

**Katedra:** Historie

**Studijní program:** B 7507 Specializace v pedagogice

**Studijní obor:** Humanitní studia se zaměřením na vzdělávání  
Historie se zaměřením na vzdělávání

K dějinám českého motorismu (závody rally)  
To the history of the czech motorism (rally races)

**Bakalářská práce:** 103–FP- *KHI*–2012

**Autor:** Jitka Cikánová

**Podpis:**

.....

**Vedoucí práce:** Prof. PhDr. Jan Rychlík, DrSc.

**Konzultant:**

**Počet**

stran	grafů	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
56	0	0	0	13	0

V Liberci dne: 24. 4. 2012

## Čestné prohlášení

**Název práce:** K dějinám českého motorismu (závody rally)

**Jméno a příjmení autora:** Jitka Čikánová

**Osobní číslo:** P11000959

Byl/a jsem seznámen/a s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo.

Prohlašuji, že má bakalářská práce je ve smyslu autorského zákona výhradně mým autorským dílem.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval/a samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

Prohlašuji, že jsem do informačního systému STAG vložil/a elektronickou verzi mé bakalářské práce, která je identická s tištěnou verzí předkládanou k obhajobě a uvedl/a jsem všechny systémem požadované informace pravdivě.

V Liberci dne: 24. 4. 2012

.....

## Poděkování

Mé poděkování patří panu prof. Robertu Kvačkovi, který byl mým prvním vedoucím práce, za odborné rady a vedení. Další dík patří panu prof. Janu Rychlíkovi, za vstřícný přístup a vedení práce. Dále děkuji panu Emilu Trinerovi za věnovaný čas při rozhovoru a také klatovskému autoklubu za poskytnutí materiálů. Dále pak všem svým kolegům a přátelům, kteří mi pomáhali v analýzách nebo mi zapůjčili své osobní materiály.

V Liberci dne: 24. 4. 2012

Jitka Cikánová

## Anotace

Téma: K dějinám českého motorismu (závody rallye)

Práce zachytí vývoj rally- závodů po roce 1945 a vztah automobilového průmyslu k nim. Hovořit budeme o analýze pozornosti veřejnosti k závodům, o jejich vlivu na českou společnost. Dále se práce bude zabývat největšími osobnostmi rally závodů a porovná vliv na rozvoj automobilismu v českých zemích a ve světě. V práci bylo využito mých osobních znalostí dané problematiky, využila jsem metodu orální historie v rozhovoru s pamětníky.

Klíčová slova: motorismus, rally, Česká republika

## The Annotation

Topic: To the history of czech motorism (rally races)

This work will be speak about evolution of rally races after 1945 and the car industry to them. We will analyze the attention of the public to races, about their influence on the czech society.

In the second part, the work will be speake about the biggest personalities of rally races and the work will compare the influence on evolution of automobilism in the Czech republic and in the Word. I used my personaly knowledges of this topic and also was used a method of the oral history.

Key words: motorism, rally, Czech republic

## Obsah

1 Úvod.....	9
2 Poválečná situace českého průmyslu.....	10
3 Historie mladoboleslavské Škody.....	11
3. 1 Založení společnosti Laurin a Klement.....	11
3. 2 Spojení mladoboleslavské automobilky a Škodových závodů Plzeň.....	12
4 Rallye Šumava.....	14
4. 1 Vojsko pomáhá.....	14
4. 2 Rallye Šumava v letech 1964- 1971.....	15
4. 3 Rallye Šumava v letech 1971- 1983.....	17
4. 4 Rallye Šumava v letech 1984- 1996.....	18
4. 5 Rallye Šumava v letech 1996- 2009.....	20
4. 6 Přínos rallye Šumava pro město Klatovy.....	21
5 Rallye Bohemia.....	22
5. 1 Rallye Bohemia v letech 1975- 1988.....	22
5. 2 Rallye Bohemia v letech 1989- 2001.....	25
6 Barum rallye.....	28
6. 1 Osobnost Vladimíra Hubáčka.....	29
6. 2 Barum rallye v letech 1975- 1983.....	30
6. 3 Barum rallye v letech 1984- 2002.....	31
7 Rallye Příbram.....	33
7. 1 Vznik soutěže Rallye Příbram.....	33
7. 2 Rallye Příbram v letech 1980- 2007.....	34
7. 3 Shrnutí Rallye Příbram.....	39
8 Velké osobnosti české rallye.....	39
8. 1 Václav Bobek.....	39

8. 2 Ladislav Křeček.....	40
8. 3 Emil Triner.....	42
8. 4 Václav Pech.....	44
8. 5 Roman Kresta.....	45
8. 6 Jan Kopecký.....	45
8. 7 Karel Loprais.....	46
9 Rozhovor s Emilem Trinerem.....	47
10 Rallye a činnost FIA a FAS AČR.....	51
11 Pojmy MMČR a MČR.....	51
12 Přehled nezbytného vybavení závodníka.....	53
13 Celkové zhodnocení rallye v České republice.....	53
14 Závěr.....	55
15 Literatura.....	56

## Seznam použitých zkratk

AMK Zvít Klatovy- Automoto klub ZvítKlatovy

ASAP- Akciová společnost pro automobilový průmysl

AZNP- automobilové závody, národní podnik

ČSSR- Československá socialistická republika

EVO- zkratka anglického slova evolution, v překladu vývoj

FAS AČR- Federace Automobilového sportu Autoklubu České republiky

FIA- Mezinárodní federace autosportu

IRC- International rally challenge- mezinárodní mistrovství v rally

JZD- Jednotné zemědělské družstvo

KSČM- Komunistická strana Čech a Moravy

MČR- mistrovství české republiky

MMČR- mezinárodní mistrovství české republiky

PAC- Pošumavský autoklub

RAF- Reichenberg Automobilfabrik

RVHP- Rada vzájemné hospodářské pomoci

ÚAMK- Ústřední automotoklub

WRC- World rally car, označení nejvyšší třídy vozů pro světový šampionát v rally

Rally versus rallye. V českém prostředí se setkáme s dvojím označením rally i rallye. Je to z důvodu, že v době zrodu mnohých soutěží, bylo zvykem používat francouzského názvu, tedy rallye. Při obecném označení se používá výraz „Rally“, který používá i FAS jako oficiální označení automobilových soutěží

# 1 Úvod

Tato bakalářská práce je zaměřena na vývoj českého motorismu po roce 1945, se specializací na závody rallye. Pozornost bude věnována nejen samotným závodům, nýbrž i poválečné situaci československého průmyslu, dopadu zestátnění po příchodu KSČM k moci. Dále si připomeneme hlavní výrobce automobilů na českém území, je patrné, že řeč se bude obracet hlavně na Škodovku, její vznik, výrobu jak automobilů pro běžné uživatele tak i vývoj pro závodní speciály.

Nelze zapomenout ani na slavnou Tatru, které se zde budeme věnovat spíše okrajově, poněvadž na československém území měla převážně průmyslové využití. Následovat bude rozebrání období 50. – 70. Let, hlavních závodů této doby, s čím se závodilo a význam těchto soutěží pro veřejnost.

Následující kapitola bude věnována vzniku prvních rallye soutěží MMČR a činnosti FIA. Poté se budeme věnovat nejvýznamnějším soutěžím vzniklým v Čechách v 70. letech minulého století. Zde bych podotkla, že vzhledem k obsáhlosti soutěžního seriálu byly vybrány soutěže nejstarší a pro veřejnost nejznámější. Konkrétně se jedná o Barum rallye Zlín, což je jediná soutěž na českém území, která spadá do seriálu IRC, Rallye Bohemia, Rallye Šumava a opomenout nemůžeme ani Rallye Příbram. Všechny tyto soutěže spadají do MMČR. Pro čtenáře nebude samozřejmě chybět celkový přehled soutěží, které se konají na našem území v současnosti.

Další kapitola bude rozebírat velké osobnosti československé rallye, jako byla Eliška Junková, Václav Pech, Jan Kopecký, Martin Prokop, Emil Triner a mnozí další. Jejich sled bude uveden od historie po současnost. Chybět nebude ani jejich význam ve světě, hovořit zde budeme i o Karlu Lopraisovi, což je nejvýznamnější reprezentant České republiky na Rallye Dakar.

Pro komparaci závodů a motorismu vůbec, zde byla zvolena metoda orální historie, konkrétně rozhovor s panem Emilem Trinerem, který bude hovořit o rozdílech mezi závoděním za socialismu a demokracie. Pro pochopení celé problematiky je velmi důležité znát pohled na tento druh sportu nejen z pozice diváka, ale i z pozice závodníka. Právě z tohoto důvodu zde bude zmíněna i bezpečnost při závodech, nejen pro diváky, ale i pro soutěžící, protože, jak si mnozí v posledních letech mohli všimnout, přibývá smutných úmrtí na straně diváků, kteří se u tratí chovají velmi nezodpovědně a riskují tak nejen svůj život, ale i svých přátel, rodiny a samozřejmě i posádky automobilu.

V následující kapitole budeme hovořit o rallye v České republice za současnosti, povíme si o rozdílech mezi MMČR a MČR rallyesprint. Chybět nemůže ani výčet podmínek, které musí jedinec splnit, aby se takovýto závodů mohl zúčastnit. Zde si prakticky ukážeme a orientačně spočteme, kolik takový závod stojí, co je k němu potřeba atd.

Závěrem této práce bude celkové zhodnocení rallye v České republice, úspěchy českých jezdců ve světě a opomenut nebude ani přínos rallye pro současný vývoj ve Škodě Auto Mladá Boleslav, která speciálně pro tento druh vyvíjí nové a nové technologie, vozy a celé toto výzkumné snažení je schováno pod hlavičkou Škoda Motorsport.



Důvodem výběru tohoto tématu se stala skutečnost, že i já patřím k licencovaným jezdcům FAS AČR, proto mohu celou problematiku lépe posoudit a v případě nejasností se obrátit s žádostí o pomoc, či radu na mnohé kolegy.

## 2 Poválečná situace českého průmyslu

Předtím, než se budeme věnovat samotnému automobilovému průmyslu, uvedme si pro pořádek celkový stav československého průmyslu.

Pro mnohé je možná překvapující informací, že stav československého, potažmo českého průmyslu po druhé světové válce, byl vynikající. Jediné, co utrpělo, byla plzeňská Škodovka, o níž v tomto smyslu budeme hovořit později. V Čechách byli odborníci, nejrozumnější kapacity a samozřejmě i nové technologie.

Poté přišel rok 1946 a tehdejší československá vláda byla donucena za zásahu Moskvy k odmítnutí tzv. Marshallova plánu, který měl nejen Československo, ale i mnohé západní země vyvést z poválečné situace. Západní země měly štěstí, nikoliv však tehdejší Československo. To se začalo orientovat na východ a začíná období plánování a tzv. pětiletok.

Nejednalo se pouze o automobilový průmysl, ale o všezahrnující průmyslové uskupení jak lehkého, tak těžkého průmyslu. Přes veškerá úskalí tehdejší moskevské svévole, si např. Bohemia Crystal, či sklářský průmysl udržely své dobré jméno i v západních zemích a tak je tomu prakticky dodnes.

Po převratu v roce 1948 počala ona nechvalně známá kolektivizace zemědělství, zakládaly se JZD, drobní rolníci museli dobrovolně odevzdat jak zvířata, tak i stroje. Následujícího roku se stalo Československo jedním ze zakládajících států RVHP, což byl vlastně mocenský nástroj na ovládnutí ekonomiky totalitních států tehdeším Sovětským svazem.

Jak bylo na počátku této kapitoly řečeno, nejvíce z továren utrpěla právě mladoboleslavská Škodovka. Co se tehdy 9. 5. 1945 vlastně stalo? Tento den, ač již válka byla oficiálně u konce, byla podepsána kapitulace a většina měst zažívala první mírové chvíle, se nad Mladou Boleslaví rozezvučely sirény. Devět bombardérů se mihlo nad krajem a zasypalo jak město, tak továrnu pumami. Většina z nich naštěstí nevybuchla, ovšem na dílo zkázy stačily i ty zbylé. Pumy zasáhly hlavní dílny, montážní oddělení, s ním spojené sklady dílů aby zkáza byla dokonána, vypukl požár, který nebylo možno za stálých náletů hasit, a tudíž bylo zničeno mnohem víc.<sup>1</sup> Zničeno bylo několik laboratoří, archiv s výkresy, karosářská dílna a další. Po náletu místo prosperující společnosti stála na témže místě ruina. Tento útok si vyžádal osmnáct lidských obětí, mnohá zranění a velké majetkové škody. S nápravami škod se začalo záhy a již 24. 5. 1945 se znovu rozjíždí výroba. Prostory, které byly nenávratně ztraceny, byly nahrazeny prozatímními prostory,

---

<sup>1</sup> Kožíšek, P., Králík, J.: Let okřídleného šípů. II. díl, 1945 - 2003. Moto Public, 2003. ISBN- 80-2391949-0

tudíž například pro montáž se upravila bývalá letecká dílna. Následně se začala připravovat výroba nákladního automobilu typu 256, který je považován za první poválečný automobil.<sup>2</sup>

Nyní se však naše pozornost zaměří na historii nejvýznamnějšího výrobce automobilů na českém území. Jak mnozí správně tuší, jedná se o společnost Škoda.

### 3 Historie mladoboleslavské Škody

#### 3. 1 Založení společnosti Laurin a Klement

Počátky historie českého nejvýznamnějšího výrobce automobilů je spojena se jmény Václav Klement a Václav Laurin, kteří se v roce 1894 rozhodli založit společnou firmu. Hned následujícího roku začali opravovat a vyrábět velocipédy. Dílna na výrobu se nacházela v Mladé Boleslavi a společně s majiteli tam pracovalo dalších sedm zaměstnanců. O Václavu Klementovi hovoří prameny jako o hybné síle celého podniku, naproti tomu o Václavu Laurinovi jako o velmi puntičkářském, klidném technikovi, na jehož bedrech spočívala veškerá odpovědnost za technický stav. Václav Klement byl původem knihkupec, ale když se podnik na výrobu velocipédů začal rozmáhat, prodal své knihkupectví a firma přesídlila do středu města.<sup>3</sup> Již v roce 1899 vyrobili motorovou dvoukolku, která se následujícího roku dočkala ocenění na výstavě ve Frankfurtu. V roce 1901 byl sestaven první čtyřkolový dopravní prostředek a zanedlouho se dostavily jeho úspěchy na soutěži Paříž- Vídeň. Motocyklová výroba však zdaleka nekončí, hlavním bodem zájmu se ale stává výroba automobilů. „*Prvním vyrobeným automobilem byla voituretta, což byl dvoumístný, otevřený vozík s motorem vpředu a pohonem zadní nápravy.*“<sup>4</sup> Maximální rychlost tohoto automobilu byla 40 km/hod. Mezitím se firma značně rozrostla. Z původních sedmi zaměstnanců jejich počet vzrostl na 495. Od roku 1907 se tak podnik mění na akciovou společnost. Automobilka uvedla na trh mnoho nových typů včetně prvního autobusu. Její výroba se však začala orientovat spíše na užitkové vozy. Hlavním konstruktérem se stal Otto Hieronymus, kterého můžeme znát i jako rekordmana a propagátora značky Laurin a Klement.<sup>5</sup> Mezi další osobnosti, které značku propagovaly, patřil například hrabě Kolowrat. Rok 1910 sebou přinesl rozptýlení trhu do zemí jako Egypt, Mexiko, Japonsko. Pan Klement si začínal uvědomovat, že bude nutné zavedení tzv. sériové výroby. Nejen z tohoto důvodu byla zakoupena liberecká automobilka RAF (Reichenberg Automobilfabrik).<sup>6</sup> Poté přišla první světová válka a veškeré plány obou pánů vzaly za své. Vše se muselo podřítit potřebám státu, takže se vyráběly hlavně sanitky, obráběcí stroje na výrobu munice atd.

---

<sup>2</sup> Kožíšek, P., Králík, J.: Let okřídleného šípku. II. díl, 1945- 2003. Moto Public, 2003. ISBN- 80-2391949-0. S. 6-7.

<sup>3</sup> Štílec, B., Mocek A.: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 4.

<sup>4</sup> Štílec, B., Mocek A.: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 4.

<sup>5</sup> Štílec, B., Mocek A.: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 6.

<sup>6</sup> Štílec, B., Mocek A.: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 6.

Poválečné roky přinesly těžký úkol v obnově výroby. Automobilový rozvoj značně zaostával díky dani z přepychu ve výši 65%, která byla na automobily uvalena.<sup>7</sup>

### 3. 2 Spojení mladoboleslavské automobilky a Škodových závodů Plzeň

Nejvýznamnější organizační změnou, bylo spojení mladoboleslavské automobilky a plzeňských Škodových závodů v roce 1925.<sup>8</sup> V roce 1930 byla vytvořena společnost ASAP v rámci škodovického koncernu. Překlad její zkratky zní: Akciová společnost pro automobilový průmysl. V rámci firemní struktury to mělo význam ten, že:

*„Mladoboleslavský závod, automobilové oddělení v Plzni, autosprávkárna v Praze a značkové opravny a filiálky tak vytvořily samostatnou organizaci, která pomohla překonat hospodářskou krizi.“<sup>9</sup>*

Prvním automobilem vyráběným po krizi byl malý osobní automobil s označením 420. Světlo světa spatřil roku 1933. Pouze o rok později byla na trh uvedena další novinka Škoda Rapid, který vycházel ze stejné koncepce jako jeho menší předchůdce. *„Model 637 z roku 1932 byl znovu přestavován, vybaven šestiválcovým motorem a pojmenován Škoda Superb 640. Již v roce 1937 se více než polovina výroby vyvážela.“<sup>10</sup>*

Druhá světová válka opět zasáhla tuto fabriku. Výroba se musela orientovat na nákladní automobily, Škoda Superb 640 byla přestavěna na velitelský vůz Kfz 15. Při Předválečný vůz s označením Popular se po válce přetransformoval a získal nové označení Tudor. Záhy po ukončení druhé světové války byla automobilka znárodněna a nesla nový název Automobilové závody, národní podnik. Značka Škoda zůstala, ale podnik byl z plzeňské Škodovky vyčleněn. Následně se výroba zaměřila na jediný typ vozidla, který byl roku 1949 upraven a trhu nabízen pod označením Škoda 1102. Dalším vozem, který byl vyroben v roce 1952, byla Škoda 1200, která již byla v provedení sedan. Léta 1951-1953 přinesla do Mladé Boleslavi výrobu automobilů Tatraplán, která sem byla přemístěna z Kopřivnice. Vyráběla se tu i známá Tatra 805.<sup>11</sup>

Rokem 1954 počíná výroba dalšího modelu, který do společenského podvědomí dostal pod názvem Spartak. Vyrobil se zde i první kabriolet, který byl odvozen od modelu Škoda 440.<sup>12</sup> Roku 1959 se již setkáváme s výrobou dobře známé Škody Octavie, Octavie Super a Felicie. Tuto řadu navíc rozšířila Škoda Octavia TS s motorem ze Škody Felicie. *„Ve vrchlabském závodě AZNP se vyráběl užitkový automobil Škoda 1202 sloužící jako např. sanitka, pick-up, či pohřební vůz. Nahradil jej roku 1969 vůz Škoda 1203.“<sup>13</sup>*

---

<sup>7</sup> Štílec, B., Mocek A.,: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 6.

<sup>8</sup> Štílec, B., Mocek A.,: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 6.

<sup>9</sup> Štílec, B., Mocek A.,: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 6-7.

<sup>10</sup> Štílec, B., Mocek A.,: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 7.

<sup>11</sup> Štílec, B., Mocek A.,: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 7.

<sup>12</sup> Štílec, B., Mocek A.,: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 7.

<sup>13</sup> Štílec, B., Mocek A.,: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 8.

Rokem 1964 začíná období velkých změn. Právě v této době se začíná uvažovat o tom, jaký automobil by byl nejvhodnější pro sériovou výrobu. I díky tomuto faktu byla zahájena přestavba automobilky s následnou dostavbou montážních hal a skladů. V tom samém roce zde byla zahájena výroba vozů Škoda 1000 MB, která měla motor v zadní části a nabízela pět míst pro cestující. Škodu 1000 MB bylo možno zakoupit v provedení de Luxe, která měla silnější motor. V roce 1970 se začala vyrábět Škoda 110 R, která nabízela čtyři místa pro cestující a dvoudvéřovou konstrukci. Hned následujícího roku se škodovacká rodina rozrostla o další přírůstek, a sice o Škodu 110 LS (Super de Luxe).<sup>14</sup>

V této době se setkáváme s prvními polozávodními speciály, jakými jsou Škoda 110 Rallye a poté Škoda 120 S. Tyto vozy byly velmi úspěšné při soutěžích nejrozličnějších typů.

Čistě pro představu. Do roku 1969 se vyrobilo jeden milion Škodovek, včetně vozů Laurin a Klement. Roku 1973 představoval podíl exportu 70% ze všech vyrobených aut.<sup>15</sup>

Osmdesáté výročí automobilka oslavila vsutku stylově. Byly zkonstruovány vozy Škoda 180 a 200 RS.<sup>16</sup> Oba tyto automobily měly sloužit pro závodní účely a samozřejmě reprezentovat automobilku. Rok 1974 však nebyl jen jubileem pro automobilku, ale i pro Mladou Boleslav, protože v tomto roce slavila výročí tisíc let od svého založení. Na počest těchto významných jubileí se poprvé uspořádal závod, který původně nesl název Rallye Škoda a od roku 1986 nese název Rallye Bohemia. Již v sedmdesátých letech se vyrobilo kolem 630 aut denně. Až do osmdesátých let se pracovalo na nejrozličnějších inovacích již vyráběných vozů. Teprve rok 1982 přinesl novinku v podobě Škody Rapid-Garde.<sup>17</sup> Hned následující rok byly uvedeny Škoda 105 a 120, pro sportovní účely získal homologaci vůz Škoda 120 LS a vyvíjen byl hned další model Škoda 130 LR. Rok 1988 vstoupí do dějin jako rok „přestupňových“ převodovek. Do výroby se dostal vůz Škoda 125 L. bez zajímavosti nezůstane, že zatímco výrobní haly chrlily modely aut, vývojáři již pracovali na námi všem dobře známém Favoritu 136 L. Jeho vývoj začal již v roce 1982, představen byl poprvé na strojírenském veletrhu v Brně v roce 1987. Na designu Favorita se nemalým dílem podíleli Italové, konkrétně firma Stile Bertone S.p.A. Provedení se Favorit dočkal několika. Sériově byl vyráběn jako Komfort, Sport a tyto koncepce navázala koncepce jiná, určená pro podnikatele a národní hospodáře. Jednalo se o Favorit s přídomkem Praktik. Roku 1991 byl vyvezen historicky největší počet automobilů do zahraničí a tento rok proběhly i organizační změny. Automobilka začala jednat o spojení s různými adepty, jmenujme alespoň BMW, Subaru, Renault a Volkswagen. Po ukončení jednání byla vládou České republiky vybrána automobilka Volkswagen, která nejlépe splnila daná kritéria a vyhovovala záměrům pro společné hledání dalších odbytišť. V roce 1991 získal tým Škody celkem dvacet pět vítězství ve své objemové třídě. Od roku 1992 jsou vozy na přání zákazníka vybaveny řízenými či neřízenými katalyzátory.<sup>18</sup>

---

<sup>14</sup> Štílec, B., Mocek A.,: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 8-9.

<sup>15</sup> Štílec, B., Mocek A.,: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 9.

<sup>16</sup> Štílec, B., Mocek A.,: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 9.

<sup>17</sup> Štílec, B., Mocek A.,: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 9.

<sup>18</sup> Štílec, B., Mocek A.,: Laurin a Klement- Škoda. 1894-1992. Brno 1993. ISBN- 80-900915-0-4. S. 10.

Jaké jsou aktuální strategie a. s. Škoda a Volkswagenu? Rozšiřování výrobní kapacity, zdokonalování již vyráběných typů, spolehlivost, perfektní servis a neustále se rozšiřující nabídka pracovních příležitostí.

#### 4. Rallye Šumava

Následující pojednání bude hovořit o soutěži, která se každoročně koná na okraji Šumavských hvozdů, poblíž města Klatovy. Řeč nebude pouze o rallye, ale i o pošumavském auto moto klubu v Klatovech. Pro zpřesnění byl původní název Pošumavský autoclub (PAC), který si své jméno, přes různé překážky ze strany SVAZARMU udržel doposud.<sup>19</sup> V roce 1926, se tedy ve městě založeném Přemyslem Otakarem II., začínají psát dějiny tohoto klubu. Klub vznikl na popud majitelů motoristických vozů, kteří měli potřebu se spojit.<sup>20</sup> Že se jednalo o lidi majetné, není potřeba dodávat. Vždyť kdo by si, ve 20. letech minulého století mohl jen tak z běžného platu koupit automobil. Dne 18. března 1926 vznikl v Klatovech, konkrétně v hotelu Bílá růže spolek, který patřil k prvním spolkům svého druhu na českém území.<sup>21</sup> Poté přišla válka, která veškeré kratochvíle, sny a plány změnila. Jezdit se toho moc nemohlo, protože benzín byl nejdříve na příděl, pak už vůbec nebyl k sehnání, ten, kdo v té době jezdil na dřevoplyn, také vystaráno neměl, poněvadž musel neustále shánět dřevěné uhlí.<sup>22</sup>

##### 4. 1 Vojsko pomáhá

Po válce zaznamenává klub nárůst jak členů, tak i pozornosti ze strany veřejnosti. Pomohlo k tomu i to, že ustupující vojska za sebou nechala v Čechách mnoho vraků nejrozumnějších vozidel a české šikovné ruce si s nimi dokázaly dobře poradit.

Když poté v roce 1948 pořádal Autoklub soutěž na konstrukci lidového vozu, sešlo se zde na 24 originálních vozítek. K jejich sériové výrobě ani k samostatné nedošlo, ale můžeme pozorovat, že zde a v tuto dobu se zrodil populární vůz Velorex.<sup>23</sup>

V padesátých letech minulého století stál před členy Autoklubu těžký úkol. Chtěli obnovit jeho předválečné jméno. Úkol to nebyl nikterak jednoduchý, protože členům chybělo snad vše, co potřebovali. Přes peníze, po prostory. Nejprve se tedy scházeli v dílně u pana Semeráda, který opravoval ČZ, Jawy. Později našli vhodný prostor již ve vlastní dílně Autoklubu, která se nacházela za hotelem Beránek.<sup>24</sup> V této době ovládly československé silnice motocykly a tak první závody, které se zde jely, byly motocyklové.

---

<sup>19</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech, Klatovy 2010. S. 3.

<sup>20</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 4.

<sup>21</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech, Klatovy 2010. S. 4.

<sup>22</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 5.

<sup>23</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 6.

<sup>24</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 7.

Velmi oblíbeným a známým závodem se stal závod kolem Nepomuckého trojúhelníku. Odpovědí Autoklubu na tento závod byla soutěž konaná uvnitř města Klatovy. Opět se jednalo o závody motocyklové. Roku 1957 se odehrála premiéra terénních motocyklů na trati Pod Borem. O tom, že se jednalo o událost vyjimečného charakteru, svědčí i fakt, že na tento závod zavítalo přes tři tisíce fanoušků a startovní listinu ozdobila i jména ze zahraničí.

Když Svaz pro spolupráci s armádou vzal pod sebe všechny autokluby v Čechách, proběhla i změna názvu klatovského autoklubu na AMK Zvíř Klatovy (Automoto klub Zvíř Klatovy).<sup>25</sup> Zimní soutěž pořádaná roku 1962 zůstala v paměti mnohých členů a již víme, že byla zvěstováním něčeho nového, Rallye Šumavy.

Od roku 1964 se stále více hlásili do Autoklubu vojáci z povolání, kterým byl motorismus blízký. Byli to právě tito muži, kteří neustále vymýšleli nové soutěže a stáli tak u zrodu i Rallye Šumavy. Najít pro konání soutěže vhodnou trať jim nečinilo problém, protože díky své práci znali bezvadně okolí i silničky, které běžnému člověku zůstávaly skryty. Co se týká organizačních věcí, pro inspiraci vyrazili na jiné soutěže, které se na českém území jezdily. Domácích soutěží zde bylo minimum, zato o mezinárodní soutěže zde nouze nebyla. Jezdila se tu například Rallye ČSR, kterou si možná mnozí pamatují pod názvem Lázeňská rallye. Svůj název odvozovala tato soutěž podle místa konání, protože probíhala vždy v různých lázních v západních Čechách. Z perliček totalitních závodů jmenujme alespoň Rallye za mír a přátelství, která i přes svůj politický název byla po všech stranách kvalitní soutěží s mezinárodní účastí. Po absolvování nejrůznějších poradních rozhovorů přistoupili zástupci vojska již ke konkrétnímu hledání trati, na návrh z řad tehdejších vojáků byla schválena celorepubliková účast jezdců a pro členy autoklubu skončilo závodnické období a začalo období organizátorské.

#### 4. 2 Rallye Šumava v letech 1964- 1971

Premiéra Rallye Šumava odstartovala dne 28. Listopadu 1964. Jelo se podle slepé mapy, protože na tvorbu itineráře chyběly organizátorům zkušenosti. Startovalo se v Klatovech a první etapa vedla na Švihov a do Křenic. Po projetí první etapy se závodníci vraceli zpět do Klatov. Druhá etapa se jela kolem Janovic, Strážova, Dešenic a Železného Rudy. Následně soutěž směřovala do okolí Velhartic, Petrovic, Kašperských Hor až k Javorníku a konec byl v Horažďovicích. Další úsek představovala trať v okolí Pačejova, Nalžovských Hor, Hrádku, Kolině a Plánice. Na první Rallye Šumava bylo celkem deset časových kontrol, jedenáct kontrol průjezdních. Vítězi historicky prvního ročníku Rallye Šumava se stala posádka Karla Jílka a Jiřího Hlaváčka, kteří startovali za Rudou hvězdu se Škodou Octavií TS.<sup>26</sup>

V dalším ročníku, který startoval na sklonku roku 1965, již na startu nechyběli zástupci ze Škodovky (AZNP- Automobilové závody, národní podnik) ani z Tatry Kopřivnice.<sup>27</sup> Tovární týmy předvedly na trati nejen své umění, ale i bezvadně připravené nové vozy. I v tomto bodě se tedy pořadatelům splnilo očekávání, protože při zakládání

---

<sup>25</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 8.

<sup>26</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 9.

<sup>27</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 13.

této soutěže jedním z cílů bylo, dostat do šumavského kraje novou techniku. Vítězství si odvážela „škodovácká“ posádka Srnský s Lokvencem, do cíle je dovezl vůz Škoda Octavia TS.<sup>28</sup>

Následujícího roku se na trati objevila novinka motoristického světa. Rallye Šumava tento rok brázdil vůz Škoda 1000 MB. „Emběčko“ suverénně vyhrálo soutěž a posádka Bobek- Hnatevič mohla odjet domů s dobrým pocitem.<sup>29</sup>

Již čtvrtý rok konání šumavské rallye patřil jezdcí Hubáčkově, který startoval za tým Dukly Praha s výborným vozem Renault R8 Gordini.<sup>30</sup> Tento ročník přináší i zajímavou změnu, co se závodění v týmech týká. Závodit za tým zde zdaleka nebylo běžné. Své týmy vytvářely především velké firmy jako Škoda či Tatra nebo vznikaly při různých klubech ministerstva obrany a vnitra. Postupem času se stále více objevují nové a nové týmy pod záštitou velkých firem, respektive národních podniků.

Následující rok se ustanovil nový tým pod zkratkou ÚAMK. Důvodem bylo, že pro mezinárodní reprezentaci nebylo možné, aby v názvu figuroval Svazarm. Tento zákaz vydaný FIA nebylo možné neuposlechnout a tak se v rámci Svazarmu založil nový klub, tzv. Ústřední automotoklub, ÚAMK. Tento název je funkční dodnes. Vítězi ročníku se stali Hubáček s Riegerem.<sup>31</sup>

Rok 1969 byl pro Klatovsko mimořádně perný. V máji se zde jela Rallye Wiesbaden, v červenci se konala Rallye Vltava a měsíci říjnu kralovala Rallye Šumava. Po organizační stránce vše klapalo, jediným zádrhelem se stalo spojení s tratí. V této době neexistovalo jako dnes mobilních telefonů, vysílačky byly nedostatkovým zbožím a armáda tyto věci nerada půjčovala. Proto se přistoupilo k natahování stovek kilometrů telefonního drátu, aby bylo možno zajistit spojení s tratí.<sup>32</sup>

V letech 1970 a 1971 se Rallye Šumava nejela, protože pořadatelům bylo dáno ultimátum ze strany Svazarmu, že se buď pojede pouze Rallye Vltava, která spadala do seriálu Mistrovství Evropy, nebo se pojede Rallye Šumava, která se započítávala do národního hodnocení. Mistrovství Evropy tedy zvítězilo.<sup>33</sup> V únoru roku 1972 pořádal Svazarm nedaleko Klatov soustředění pro automobilové reprezentanty. Díky klatovskému autoklubu, který se chopil šance a přizval další závodníky, se opět mohlo závodit. Nejednalo se o soutěž zařazenou do Mistrovství Československa. Jednalo se o to, že pořadatelé dostali pozhřebání od Svazarmu, že se soutěž vůbec může jet.<sup>34</sup> To, že na ní

---

<sup>28</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 14.

<sup>29</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 14.

<sup>30</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 15.

<sup>31</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 16.

<sup>32</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 16-17.

<sup>33</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 16-17.

<sup>34</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 16-17.

nedostanou jediný příspěvek a že si tedy musí vše zajistit a sehnat sami, pořadatelům radost nezkazilo.

#### 4. 3 Rallye Šumava v letech 1971- 1983

Na osmý ročník Rallye Šumava vzpomínají pamětníci se smíchem. Toho roku panovala opravdu krutá zima a navíc se jelo v horské oblasti. U aut neexistovala žádná vozidla s pohonem všech kol. Systém ABS ještě nebyl znám, pneumatiky se hřeby byly zakázány. Jelo se tedy v téměř sériových autech. Mnoho pamětníků dnes proto nechápavě kroutí hlavami, když slyší současné posádky, jak si stěžují na špatné podmínky počasí.

Devátý ročník startoval opět v Klatovech. Pořadatelé si v tomto roce brousili zuby na pořádání jubilejního patnáctého ročníku Rallye Vltavy, o to větší nervozita mezi nimi panovala, když se doslechli, že na tuto soutěž si myslí i Mladá Boleslav. Přípravám tedy věnovali maximum, protože, jak věřili, když se soutěž letos povede, pojedí se příští rok tady zase. Rallye Vltava se na Klatovsku už nikdy nejela.

Desáté výročí Rallye Šumava bylo ve znamení premiéry nového vozu z dílen Škody. Představila se tu nová Škoda 200 RS a její pyšní majitelé Jiří Šedivý a Jiří Janeček si s ní hrdě dojeli pro vítězství.

Jedenáctý ročník se jel opět pod taktovkou Karla Hubáčka a jeho nového vozu Renault Alpine A 110. Tento jeho miláček, jak mu láskyplně závodník říkal, ho ještě doveze pro mnohá vítězství.

Další ročník byl pro soutěžní posádky velmi vyrovnaný. Karel Hubáček chyběl a mladoboleslavská Škodovka stihla vyrobit tolik Škod 130 RS, že je mělo téměř celé startovní pole. Síly tak byly vyrovnané. Vyhrál zde Svatopluk Kvaizar s Jiřím Kotkem.

Tento rok stojí za zmínku osobnost Lea Pavlíka, který zde zahájil svou šňůru celkem čtyř vítězství. Startovní pole opět ovládly Škody 130 RS. Zajímavostí je, že podstatná část rallye se jela za tmy. Následující ročník se posunul ještě více do zimních měsíců. Startovalo se 10. února za opětovného vedení stotřicítek. Vítězem roku 1979 se tak stal po velmi vyrovnaném boji Blahna s Motalem.<sup>35</sup>

Ročník 1980 zaznamenal velké problémy posádek. To se projevilo i na cílové rampě, kterou nakonec projela pouhá čtvrtina vozů. Jména na startovní listině se také od minulého roku výrazně nelišila, pouze vítězi se stali pánové Šedivý a Janeček.<sup>36</sup>

Rok 1981 byl ve znamení ukončeného kralování vozu Škoda 130 RS. Na scéně se objevil nový tým, který byl pod patronátem JZD Slušovice a sice Agroteam. Toto zemědělské družstvo mělo již v té době výborné jméno, a proto bylo jasné, že budou bojovat s perfektní technikou. Nikoho nepřekvapilo, když Agroteam představil Renault 5, v úpravě Alpine.<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 18.

<sup>36</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 20.

<sup>37</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 21.



Historie roku 1982 byla poznamenána bohatší startovní listinou, což se projevilo i na kvalitě vozů. Díky účasti zahraničních jezdců se závod rozrostl o nové značky vozů. Pavlík a Šimek se svojí Alpinou suverénně kralovali.

Ročník, který následoval, po roce 1982 znamenal konec Škody 130 RS, která se přestávala vyrábět. Vavříny si odváželi Blahna se Schovánkem, kteří se pro letošní rok stali číslem jedna Agrotýmu Slušovice.

#### 4. 4 Rallye Šumava v letech 1984- 1996

Přeskočíme rok 1983 a vydáme se rovnou do dvacátého ročníku Rallye Šumava. Termín konání rallye byl dost netradiční, jel se totiž na přelomu května a června. To pomohlo i při hledání tratí, protože odpadly problémy s předpokládáním sněhových závějů. Změna doby konání byla důsledkem zařazení Rallye Šumavy do seriálu Poháru míru a přátelství. Změna termínu soutěže zapříčinila, že se buď jely tratě úplně nové, nebo ty, které se jely již před lety. Ani technika zde nezaostávala. Škoda zde představila svou novinku, typ 130 LR, který je mnohými hodnocen jako méně atraktivní než předešlý typ Škoda 130 RS. Výhodou nového automobilu byl vyšší výkon a lépe přizpůsobený podvozek. Tento vůz s posádkou Kvaizar- Janeček Rallye Šumava nakonec vyhrál.

Dvacátý první ročník šumavského podniku se jel v květnu. Přední posádky tehdy ještě československé rallye byly podarovány vozy Škoda 130 LR a mohly tak vystartovat do již samostatné mezinárodní soutěže, jakou se Rallye Šumava pro tento rok stala. Vítězství z tohoto ročníku si odvezla posádka Urban- Klíma.

Přesuňme se nyní do dvacátého třetího ročníku, který se jel ve znamení špatného počasí. Na trati byl nově k vidění vůz Škoda Favorit, který sem přijelo „okouknout“ spousta fanoušků. Tento ročník šumavské rallye byl zařazen do Alpského poháru tzv. Alpe- Adria- rallye Cup.<sup>38</sup>

Následujícího roku již slyšíme, že do Rallye Šumava byl zařazen závod Historic rallye. Po odjetí startovního pole vystartovalo pole nové, ovšem již s vozy, které byli diváci zvyklí vidat před řadou let.

Další rok sebou přinesl nově zařazení do středoevropského Mitropa Cupu. Nejednalo se již pouze o Alpe- Adria- rallye Cup, ale přibyla k němu soutěž nová, která opět zvýšila celkovou úroveň Rallye Šumava.<sup>39</sup> Pro organizátory byla příprava soutěže velmi náročná již předtím. Není jednoduché pořádat soutěž takového formátu, když je předem jasné, že na ni přijedou evropské závodnické špičky. Jednalo se o nelehký úkol, který zároveň skýtal potřebu zajistit jak soutěžícím, tak pochopitelně i fanouškům, určité zázemí. Vždyť Klatovy nebyly nijak velké ani moderní město. Pamětníci si vzpomenou, že v počátcích této soutěže bylo stěží kde se ubytovat. Ač se mnohým může zdát, že se vzrůstající prestiží vzroste i finanční zisk pro další pořádání soutěže, nebylo tomu tak. Organizátoři se potýkali se ztrátou finančního zázemí ve formě sponzorů různých podniků. Rozpadaly se mnohé týmy a i Svazarm se již nechtěl angažovat. To vše dohromady znamenalo značné problémy i pro shánění nejrozumnějších povolení, která jsou ke konání

---

<sup>38</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 30.

<sup>39</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 31.

takové soutěže potřeba. Zde však problémy zdaleka nekončily. Pořádajícím členům bylo vytýkáno i to, že československé sportovní řády jsou značně odlišné od těch evropských. I přes tyto útrapy však organizátoři prokázali dobrou úroveň této rallye.

Dvacátý šestý ročník startovalo skoro devadesát posádek, z nichž více než třetina byla ze zahraničí. Soutěž se vrátila zpět do zimních měsíců, jela se v lednu. Stále se využívalo tratí z předešlých let, což mělo i své výhodné ekonomické hledisko, ale každému bylo jasné, že s nástupem stále se zrychlujících aut bude potřeba vytyčit tratě nové. Zahraniční posádky opět dovezly novou techniku a tak všichni milovníci motosportu mohli obdivovat technické vymoženosti jiných zemí. Opět přeskočíme jeden rok a podíváme se na dvacáté osmé konání soutěže Rallye Šumavy.<sup>40</sup>

Vzhledem k velmi vydařeným předchozím ročníkům se dobré jméno tohoto podniku doneslo i do Německa a odsud přišla nabídka na zařazení Rallye Šumavy do německého mistrovství. Tuto nabídku pořadatelé samozřejmě přijali a diváci tak mohli obdivovat více než padesát posádek jen z Německa.<sup>41</sup> Ten, kdo by si pomyslel, že domácí jezdci nemají oproti zahraničním soupeřům šanci, se však pěkně přepočítal.

Křeček s Krečmanem zde ukořistili krásné druhé místo absolutně a v první desítce se celkově umístilo šest českých závodních týmů.

Rok 1994 přinesl nový název soutěže odvozený od sponzora. Podnik nyní nesl název Rallye Šumava Mogul.<sup>42</sup>

Dostáváme se k dalšímu velkému jubileu Rallye Šumavy. Soutěž slavila své třicáté narozeniny a za dárek mohl být považován fakt, že byla kandidátskou soutěží na zařazení do mistrovství Evropy. Za nejvýznamnějšího gratulanta je považován bývalý předseda vlády a současný prezident České republiky pan Václav Klaus s chotí. Vítězství si sice odvážela zahraniční posádka Massim- Chiaponni, ale i na stupních vítězů měli Češi svého zástupce. Nebyl jím nikdo jiný než pan Křeček se spolujezdcem Krečmanem.<sup>43</sup> Prvotní snaha o zařazení do seriálu mistrovství Evropy sice nevyšla, ale o to víc se pořadatelé snažili v nadcházejícím ročníku.

O tom, že se mimořádně vyvedl, svědčí to, že se Rallye Šumava stala opět součástí německého mistrovství a aby snaha snad nepřišla na zmar, hned další rok se do Klatov vrátilo mistrovství Evropy. Roku 1996 byla šumavská rallye nejlépe obsazenou rallye na českém území vůbec. Letošní rok zvítězila posádka Kremer- Behling těsně za nimi se umístili Křeček s Krečmanem.<sup>44</sup>

---

<sup>40</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 32.

<sup>41</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 33.

<sup>42</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech, vydal Pošumavský auto moto klub Klatovy v AČR, při 45. Výročí Mogul Šumava Rallye Klatovy. S. 35.

<sup>43</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 36.

<sup>44</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 37.

## 4. 5 Rallye Šumava v letech 1996- 2009

Třicátý třetí ročník konání soutěže se nesl ve znamení vozů nejvyšší specifikace WRC. Že se jednalo o událost významnou, o tom svědčí desetitisíce přihlížejících diváků a premiéra vozu z dílny mladoboleslavské Škody, Octavia Kit Car. Od této doby vidíme vozy WRC na špičkách umístění po celém světě.

Další ročník, tentokrát již s pořadovým číslem 34 byl velkým zklamáním pro německé posádky. Rallye Šumava Mogul nebyla pro tento rok zařazena do mistrovství Německa. Diváci se tak museli obejít bez značné části soutěžního pole, ale i tak se bylo nač dít. Do závodění pronikají fenomény, jakými jsou jména: Kresta, Pech, Trojan a další.<sup>45</sup>

Třicátý pátý podnik Rallye Šumava Mogul obsahoval novinu v podobě zařazené šotolinové trati v lomu ve Svrčovci. Toto místo zafungovalo na diváky jako magnet. Tisíce lidí stálo po okrajích lomu a nadšeně pozorovalo skvělou show pod sebou. Vítězství letos připadlo posádce Křeček- Krečman.<sup>46</sup>

O rok později se na Rallye Šumava setkáváme se změnou číslování. Mizí tradiční římské číslice a jsou nahrazeny klasickými. Jak uvedli organizátoři, stalo se tak hlavně kvůli divákům, pro které se římský způsob číslování již stával nepřehledným. Startovnímu poli kralovaly vozy WRC a právě v tomto roce započalo kralování Romana Kresty a Jana Tománka, kteří zde suverénně zvítězili.<sup>47</sup>

Dva následující roky šumavské rallye byly značně protikladné. První z nich provázelo krásné, na měsíc březen nezvyklé počasí, na které doplatilo mnoho posádek. Havárie si naštěstí nevyžádaly lidské životy, ale startovní listina ztratila mnohé posádky, které na trati přecenily své síly. Oproti tomu třicátý osmý ročník se konal v zimě, silnice pokryla vrstva ledu, a proto musely být určité RZ zrušeny.<sup>48</sup>

Třicátý devátý rok soutěže přišla smutná zpráva. FIA zakázala start vozů WRC v mistrovství Evropy. Proti tomuto rozhodnutí se zvedla obrovská vlna odporu, protože týmy, které WRC nakoupily a připravovaly, měly najednou auta, se kterými nebylo možné závodit. Po podání protestů nakonec pořadatelé start přeci jen umožnili. Vozy WRC byly zařazeny na začátek startovního pole.<sup>49</sup>

Opět šumavská rallye slavila výročí. Nyní již čtyřicáté. Změnil se oficiální název, který se nyní rozšířil o hlavní místo působení. Z Rallye Mogul Šumavy se tak stává Mogul Šumava Rallye Klatovy. Zároveň se soutěž stala součástí Zimního poháru, na jehož pořádání se podílel i rakouský autoklub. Pro jezdce i fandy to znamenalo, že rakouští závodníci mířili houfně do Čech a ti čeští závodili v Rakousku. Rakušánům se přiliš na

---

<sup>45</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 39.

<sup>46</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 40.

<sup>47</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 40.

<sup>48</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 41-42.

<sup>49</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 43.

českých tratích nedařilo. Vítězem se stal novodobý fenomén nejen české, ale i světové rallye Jan Kopecký.<sup>50</sup>

Ročník s čísly čtyřicet jedna a čtyřicet dva opět prověřily schopnosti českých pořadatelů. Konkrétně druhý zmiňovaný pamatují všichni jako dílo zkázy vichřice Kyrill, která stihla během chvíle zničit většinu již připravených RZ. Nikdo nechtěl připustit, že by se rallye nejela a organizátoři dokázali téměř nemožné, protože soutěž odstartovala podle plánu 2. února 2007.<sup>51</sup>

Další rok se opět mnohé měnilo. První změnou byl termín soutěže, který se přesunul na měsíc duben, další změna byla v traťové orientaci soutěže, která se jela netradičně na severu od Klatov, blíže k Plzni. Plzeň se stala pro tento rok pořádajícím městem, a protože Klatovy přece jen nasadily laťku hodně vysoko, nechtělo si centrum západních Čech udělat ostudu. Plzeňští tedy připravili okruh, který vedl Štruncovými sady. Vítězem první plzeňské Mogul Šumava Rallye Klatovy se stal Roman Kresta s Petrem Grossem. Kdo by tehdy tušil, že již následující rok se bude řešit otázka, zda vůbec rallye patří na české silnice. Mnohé jistě zajímá, proč by tak úspěšnou soutěž s mezinárodním věhlasem, která každoročně přiláká tisíce fanoušků, chtěl někdo rušit. Důvodem byly předešlé tragické nehody, které si vyžádaly jak životy posádek tak i diváků. Proti závodům rallye se zdvihla v té době značná nevole, především z řad diváků. Notně ke kritice přispívala i nejrůznější média, která prezentovala pouze patřičně tragické informace, které byly vytrhovány z kontextu. Za následek této aktivity lze považovat záškodnickou činnost mnoha přihlížejících diváků, kteří ničili tratě, či jiným způsobem znemožňovali posádkám závodit. Díky chování diváků byly mnohé RZ rušeny, soutěžící si stěžovali, že jejich příprava, peníze i závodní duch přijdou vniveč. O bezpečnosti budeme hovořit později, protože je to tématem, které se tohoto sportu bezesporu týká.<sup>52</sup> Nyní bychom se však podívali na přínos rallye konkrétně pro město Klatovy. To, o čem nyní budeme hovořit, je platné pro většinu měst, ve kterých se takovéto druhy soutěží konají. Co tedy Rallye Šumava přinesla Klatovům?

#### 4. 6 Přínos Rallye Šumava pro město Klatovy

Když se vrátíme na počátek tohoto pojednání, zjistíme, že prvotní podmínky byly velmi ubohé. Klatovům chybělo základní zázemí, jako je společenské centrum, hotely či penziony, benzínové pumpy, prodejní místa všeho charakteru. Klatovy jednoduše nabízely svým obyvatelům to nejnutnější, co se tehdy dalo sehnat. Byla to oblast, které se technický rozvoj vyhýbal obloukem.<sup>53</sup> Peníze nebyly na nic, takže i kvalita vozovek byla špatná. Takové město rozhodně nemohlo uvažovat o tom, že by do něj přijelo třeba pět tisíc diváků. Vývoj zde byl velmi pomalý, ale díky nadšení lidí z mnoha nejrůznějších institucí, tu začalo vznikat něco, co zásadním způsobem ovlivnilo životy všech regionálních obyvatel. S dalšími a dalšími ročníky šumavské rallye se město vylepšuje, otvírají se nové dílny, mnohé prostory se rekonstruují, vznikají nové hotely, restaurace, vzkvétá tu i

<sup>50</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 43.

<sup>51</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 45.

<sup>52</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 45-46.

<sup>53</sup> Bendl, P.: O rallye a o Klatovech. Klatovy 2010. S. 48.

společenský život, díky výstavbě nového kulturního domu. Z Klatov se rázem stává město, které je schopné se o své návštěvníky postarat a navíc i zajistit, že se sem budou rádi vracet. Postupem doby je vybudována nová silniční síť, která v poopravené podobě slouží dodnes. Do jaké míry je to dílem klatovského autoklubu a do jaké míry je to zásluha města, je těžké říci. Shrnout to lze tak, že bez jednoho nemohlo existovat druhé.

## 5 Rallye Bohemia

Píše se rok 1974 a v okolí Mladé Boleslavi je poprvé pořádána soutěž s názvem Rallye Škoda. Tato soutěž vznikla u příležitosti dvou významných jubileí, tím prvním bylo osmdesát let od založení mladoboleslavské automobilky a druhým, neméně významným, se stalo jubileum tisíc let od založení města Mladá Boleslav. Mladoboleslavská automobilka se stala hlavním partnerem rallye hned od počátku jejího vzniku, výjimkou byly pouze dva roky, kdy se startovalo z Prahy.<sup>54</sup> Vydra a Splídek (2002) uvádějí, že soutěž započala po vzoru velkých rallye šestisetkilometrovou hvězdicovou jízdou z Varšavy, Berlína, Budapešti a Prahy. O tom, že takovýto úvod není žádná legrace, se přesvědčil na vlastní kůži i Jaroslav Jelínek se spolujezdcem Svatoplukem K vaizarem. Výbornou motivaci pro posádky představovala nabídka mladoboleslavské Škodovky, že nejlepším týmům bude zapůjčen vůz Škoda 120 S. Dalším zvláštním úkazem této soutěže, byly klasifikační zkoušky, které se konaly v úvodu a závěru soutěže. Celková délka tratě měřila přes 1800 kilometrů a obsahovala dvacet jedna RZ. Nejobtížnější pasáže se jely v jizerských, Orlických a Krušných horách. Mezi přihlášenými se v prvním ročníku objevilo sedmdesát posádek ze zahraničí. Na trať odstartovalo celkem 152 automobilů, nechyběly zde ani Škoda 200 RS a 130 RS. To, že soutěž byla mimořádně náročná, dokazuje fakt, že cílovou rampou projelo pouze 39 posádek. Vítězem prvního ročníku se stala posádka Hubáček - Minařík. Ing. Stanislav Minařík je dnes jedním z hlavních představitelů FIA. K vítězství jim dopomohl vůz Renault Alpine A 110. Tehdejší vítěz obdržel 15 000 Kčs. První desítku absolutního pořadí kralovaly Škodovky. Z deseti míst obsadily osm.<sup>55</sup>

### 5. 1 Rallye Bohemia v letech 1975- 1988

Druhý ročník byl, co se účasti týká, neméně významnou záležitostí. Pořadatelé pro tento rok připravili trať, která včetně hvězdicové jízdy měřila 2176 kilometrů. Na trati bylo celkem dvacet časových kontrol. Soutěžící měřili své síly na devatenácti RZ, z nichž nejdelší měřila 35, 7 kilometru. Na start se postavilo celkem 158 posádek.<sup>56</sup>

Další rok jejich počet vzrostl již na 227, z nich sedmdesát jelo v rámci mistrovství ČSSR. Vítězem pro tento rok se stala opět posádka Hubáček- Minařík. Zmíníme zde ještě páté místo v absolutním pořadí, na kterém se umístili Josef Sivík a Hana Kyjánková, výborná závodnice v závodech do vrchu. Do cíle se podívalo 82 posádek.<sup>57</sup>

---

<sup>54</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8.

<sup>55</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 4-6.

<sup>56</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 7-10.

<sup>57</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 14.

Následující ročník bylo přihlášeno 182 posádek z celkem deseti zemí Evropy. Náročnost této soutěže byla poznat i na počtu posádek, které dojely do cíle. Bylo jich pouze třicet sedm. Premiéru zde měly vozy Škoda 130 RS. Mezi zajímavosti patří i to, že tři tovární týmy měly radiové spojení, které se v této době vyskytovalo velmi zřídka. Vítězství si odvezli Blahna-Hlávka se Škodou 130 RS.<sup>58</sup>

Čtvrtý ročník se odehrával pod taktovkou příprav na zařazení do seriálu Mistrovství Evropy. Hvězdicová jízda se tento rok nekonala, tudíž se posádky zaměřovaly pouze na trať dlouhou 1625 kilometrů, z nichž 300 kilometrů tvořily ostré RZ. Zařazeno bylo nově šest rychlostních zkoušek na nepevném povrchu. Z důvodu dobré organizace, se mohla soutěž již těšit na příští rok, kdy byla poprvé zařazena do Mistrovství Evropy s koeficientem 1. Vítězem čtvrtého ročníku se stal tým Haugland-Berglund se Škodou 130 RS.<sup>59</sup>

Pátý ročník Rallye Bohemia se považuje za jeden z nejtěžších. Trať protínala celkem čtyři kraje, měřila 1711 kilometrů a obsahovala 47 RZ. Zrušeny byly úvodní a závěrečné klasifikační zkoušky na okruhu. Odstartovalo ze 111 posádek ze třinácti zemí. Vítězi v soutěži Mistrovství Evropy se stali pro tento rok členové továrního týmu Škoda Šedivý- Janeček.<sup>60</sup>

Rok 1979 byl doslova nabitý známými jmény z celého světa. Trať o délce 1420 kilometrů, celkem 44 RZ na různých typech povrchů. To je obrázek roku 1979. Poprvé se zde ozývají protesty ekologů, kteří nepovolili průjezd u Kryštofova údolí na Liberecku. Poprvé od vzniku soutěže na startu stálo méně než sto posádek, konkrétně osmdesát sedm. Díky smůle domácích týmů, ale zároveň i velmi kvalitním týmům ze zahraničí se ve výsledkové listině objevují pouze dva Češi. Na druhém místě posádka Pavlík- Motl s vozem Renault 5 Alpine a na místě třetím Havel- Soukup se Škodou 130 RS. Absolutní vítězství si opět odváží Nor Haugland s vozem Škoda 130 RS.<sup>61</sup>

Roku 1980 bylo přihlášeno sto čtyři dvojic z jedenácti zemí Evropy. Trať se oproti předešlým ročníkům zkrátila. Celkem 45 RZ měřilo 382 kilometrů z celkových 1132 kilometrů. I letos pořadatelé vymysleli nové rychlostní zkoušky. Letos to byla například Koberovy- Malá Skála. Do cíle dojelo čtyřicet pět posádek. Vítězným hatrickem završil tento závod opět Nor Haugland se spolujezdcem Bohlinem. Druzí se umístili Šedivý- Janeček a třetí pozici obsadili Havel se Soukupem. Všichni s vozem Škoda 130 RS.<sup>62</sup>

Díky kvalitní organizační práci získala Rallye Škoda ve svém osmém ročníku koeficient 2. Byla stále součástí seriálu Mistrovství Evropy, stále se však z kvalitňovala nejen startovní listina, ale i trať získávaly na náročnosti. V tomto roce pořadatelé připravili celkem čtyřicet osm rychlostních zkoušek, které se jely celkem třikrát. Z důvodu nekvalitního povrchu, byla tento rok vynechána RZ Valovická, ale zase přibýly nové

---

<sup>58</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 17.

<sup>59</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 18.

<sup>60</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 20-22.

<sup>61</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 26-27.

<sup>62</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S.27.

rychlostní zkoušky jako Bukovec- Mošnice, či Stružinec- Černá. Rok 1981 byl zaznamenán kamerami filmařů, protože se kolem boleslavského okruhu natáčel film Upír z Ferratu. Na start se postavilo osmdesát tři dvojic, z nichž více než polovina byla ze zahraničí. První tři místa obsadily zahraniční posádky, vítězem se stal Droogmans se spolujezdcem Geronem a vozem Ford Escort BDA, na druhém místě se umístili Ferjancz-Dr. Tandari s Renaultem 5 Turbo a třetí skončili Krupa a Mystkowski opět s Renaultem. Tento rok je bohužel opět ve znamení ústupu českých jezdců.<sup>63</sup>

Prvním rokem oslav se stalo desetileté výročí Rallye Škoda. Přihlášeno bylo sto devět posádek ze třinácti zemí a opět parádní, i když náročná trať. Ač se jednalo o jubilejní ročník, do první desítky celkového hodnocení se nakonec probodovaly pouze dvě české, respektive československé posádky.<sup>64</sup>

Následující rok byl opět ve znamení nabitě startovní listiny. Mezi 126 přihlášenými jich bylo devadesát ze zahraničí. Nové Škodovky ani Žigulíky na silná auta nestačily. Mezi deseti nejlepšími v absolutním hodnocení se v tomto roce nachází pouze jediná československá posádka, která se umístila na desátém místě. Jedná se o pány Šimka a Broulíka s autem Škoda 120 LS.

Další ročník Škoda Rallye byl ve znamení exotické startovní listiny. O tuto exotiku se postarala novozélandská dvojice Rawstron- Maffat. Šlechtický talent se projevil v podání rakouského hraběte Ernsta Harracha s vozem citroen. Tento ročník sebou opět přinesl několik novinek v podobě nových RZ. Nově se jely Tupady-Bukovec, Litice-Skalka a Podolí- Zahrádky. Nejlepším výkonem ze strany československých jezdců se blýskla posádka Křeček- Motl, kteří skončili čtvrtí absolutně, na šestém místě dojeli Kvaizar a Janeček. Vítězem se stala posádka německo-italská Demuth a Radaelli s vozem Audi Quattro S 2.<sup>65</sup>

Nejvýznamnější změnou následujícího ročníku, je bezesporu změna jména soutěže. Z Rallye Škoda se stala Rallye Bohemia. Stalo se tak na popud FIA, která nechtěla, aby soutěž s vyšším koeficientem nesla název automobilového výrobce. Přes tuto změnu však zůstala mladoboleslavská Škoda hlavním partnerem rallye. Vítězi se v třináctém ročníku stala posádka Snijers- Colebunders, kterým patřil závodní speciál Lancia Rally 037. Proti tomuto silnému speciálu měli českoslovenští jezdci pramalé šance na úspěch, přesto posádka Kvaizar- Janeček dokázala, že umění není pouze o tom, co jezdec řídí a v silné konkurenci si připsala hezké šesté místo. Křeček a Motl skončili na deváté příčce.<sup>66</sup>

Čtrnáctý ročník by se dal označit jako hattrick vozů Audi. Novinkou v tomto ročníku bylo, že speciály skupiny B, jely pouze 85% trati. Není tomu tak, že by je snad organizátoři chtěli šetřit, ale z důvodu několika předešlých tragických havárií, bylo ustanoveno toto rozhodnutí. Celková trať měřila 665 kilometrů. Vítězem čtrnáctého

---

<sup>63</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S.32- 34.

<sup>64</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S.40.

<sup>65</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 49- 50.

<sup>66</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 50.

ročníku se stal Maďar Ferjanz s vozem Audi 90 Quattro, který spíše než svým umem zvítězil díky chybám ostatních jezdců. Ale o tom je rallye.<sup>67</sup>

Rok 1988 se může pochlubit zvýšeným koeficientem-10. Co to však znamenalo pro soutěžící? Především šestatřicet náročných RZ. Mezi novinky dále patřil, servisní itinerář pro doprovody, zmírnění časů na přejezdech mezi jednotlivými RZ, vymezené servisní zóny a zákaz vracení se v protisměru při tréninku. Nově byl ustanoven i cíl v Liberci. Start byl nezvykle již ve čtvrté odpoledne. Ani tento ročník nestanuli na stupních vítězů českoslovenští jezdci, nýbrž Němci Weber- Feltz. Nejlépe dopadl Křeček s Motlem, kteří obsadili pátou příčku absolutně.<sup>68</sup>

## 5. 2 Rallye Bohemia v letech 1989- 2001

Dostáváme se k roku 1989. I v tomto roce si Rallye Bohemia udržela svůj vysoký koeficient a znovu byly zařazeny nové rychlostní zkoušky. Kamenem úrazu se stala RZ Vlčetín- Pěnčín, kde se často střídají povrchy vozovky. Tato zkouška musela být projeta celkem třikrát. Na startovní listině bylo nahlášeno 116 dvojic, které splnily veškeré technické i organizační parametry. Vítězství v tomto ročníku připadlo Rakušanu Baumschlagerovi, československé posádky obsadily osmou, devátou a desátou příčku.<sup>69</sup>

Ročník konaný roku 1990 se nesl ve znamení zmatků a organizačních nepokojů. Několik z hlavních organizátorů opustilo soutěž, chyběly peníze na její pořádání, byl snížen i koeficient soutěže z desítky na pětku. Rallye Bohemia byla tedy oficiálně odhlášena z červnového termínu, přesto se závodníci dočkali a již v listopadu zaburácely motory závodních vozů a soutěž se přece jen konala. Účast byla pro tento rok nižší, nahlášeno bylo padesát šest dvojic. Vítězem se opět stal Rakušan Baumschlager se spolujezdcem Zeltnerem a vozem VW Golf Rallye. Druhá skončila Německo- britská posádka Bosh- Gormley s BMW M3 a na třetí příčce Křeček s Motlem a Škodou Favorit.<sup>70</sup>

Rok 1991 sebou přinesl hlavně zostřené podmínky týkající se jak bezpečnosti posádek, tak i diváků. Bylo zde mnohem více dbáno na chování jezdců při tréninku, byly vydány zvláštní pokyny a rozrostl se i počet organizátorů, kteří na vše měli dohlížet. Celková délka trati byla 565 kilometrů, pořadatelé museli přísně dbát na pokyny ekologů, díky nimž došlo ke změně několika tratí. Smutnou záležitostí tohoto ročníku se stalo úmrtí francouzského pilota Labrota, který dostal přímo na rychlostní zkoušce srdeční záchvat, a už mu nebylo pomoci. Vítězem osmnáctého ročníku se stal Belgičan Thiry s Prevotem a Opelem Kadettem GSI. Druzí skončili Munster s Luxem s vozem Opel Corsa a třetí příčka

---

<sup>67</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 58-59.

<sup>68</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 63- 64.

<sup>69</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 68-69.

<sup>70</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 72-73.



byla obsazena polským týmem tvořeným jezdci Bublewiczem a Ziskowskim s Fordem Sierrou.<sup>71</sup>

Následujícího roku se domácím týmům opět dařilo. Ačkoliv jim nepřálo počasí, vypadli takoví favorité, jako například Křeček, výsledková listina byla obsazena sedmi českými jmény z deseti. Vítězství sice Čechům nepřípadlo, závod absolutně vyhrál Belgičan Soulet s Fortim, ale hned druhé místo pařilo posádce Blahna- Schovánek a jejich Fordu Sierra Cosvord.<sup>72</sup>

Rok 1993 přinesl mnohé změny ve vozovém parku českých závodních týmů. Návštěvnost zahraničních jezdců oproti minulým ročníkům poklesla, na celkové kvalitě závodu se to však neprojevilo. Jeden z legendárních vozů oblíbený jak u fanoušků, tak i u jezdců, představil na trati Valoušek. Jednalo se o Lancii Delta Integrale Evo III. Na trati bylo možno vidět i vyšperkované Fordy Coswory, Drotárovo BMW a další. Vavříny konečně zůstaly doma, vítězem se stal Václav Blahna, druhý skončili Valoušek s Jirátkem a třetí příčku vybojoval Dolák s Palivcem. Stupně vítězů tedy obsadily české týmy, což při dvacátém, tedy jubijním závodu potěšilo mnohé diváky i soutěžící.<sup>73</sup>

Další ročník, ovládli českou soutěž Italové, ale čeští jezdci jim nic nenechali zadarmo. Bojovalo se do poslední vteřiny. Vítězství nakonec stejně Italům připadlo, protože jejich super silný závodní speciál Lancia Delta nenašel přemožitele. Na druhé příčce se usadil miláček publika Emil Triner se spolujezdcem Klímou. Na druhé místo je dovezl vůz Audi S2.<sup>74</sup>

Dvaadvacátý ročník byl ve znamení stávky ze strany jezdců. Těm se nelíbily příliš rozbité úseky několika tratí, proto mnozí po neúspěšných stížnostech odjeli domů. Na start se tak postavilo na sedmdesát posádek. Jak později mnozí přiznali, tento ročník byl především o tom dojet do cíle. Pro vítězství si dojel již známý Ital Bertone, z českých jezdců se nejlépe umístil Křeček s Krečmanem, který si letos velmi pochvaloval rozpis a počasí.

Po dobrém umístění předešlého ročníku pomýšlí posádka Křeček- Krečman na vítězství. Za pomoc mohou děkovat i rozmarům počasí, které jim pomůže zbavit se nejtěžších soupeřů. Křeček a Krečman se tedy dočkali. Za nimi skončili Štolfa s Fantou a na třetím místě se umístili Starý se Šlamborou. Tento ročník byl tedy v kompletní české režii.<sup>75</sup>

Po předchozím českém úspěchu si závodníci nechtěli stupně vítězů nechat ujít ani letos. Přes všechny nepříznivé zprávy jako množství havárií, obrovský liják nad Českým rájem, se přece jen povedlo to, co si jistě přáli všichni. Stupně vítězů opět patřily domácím posádkám. Na prvním místě příbramskému Dolákovi s Palivcem všichni gratulovali,

---

<sup>71</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 76- 77.

<sup>72</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 79-81

<sup>73</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 82-84.

<sup>74</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 87- 88.

<sup>75</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 94-95.

protože se jednalo o opravdové překvapení. Na druhém místě skončil další z příbramáků a sice Emil Triner s Hůlkou a pro bronz si dojeli Gargulák s Malčíkem.<sup>76</sup>

Rok 1998 byl ve znamení několika změn. Mimo to, že vítězové z minulého ročníku se nedostavili z důvodu okleštěných financí, chyběli i mnozí další ať už za zdravotních důvodů či jiných. Přesto Rallye Bohemia odstartovala se sto de víti posádkami na startovní listině. Hlavním partnerem a sponzorem se stalo Auto Štangl, jehož název neslo tento rok i logo rallye. Trať dlouhá 560 kilometrů obsahovala osmnáct rychlostních zkoušek a s minulým ročníkem se přímo shodovaly jen tři úseky. Šotolina byla tento rok vypuštěna až na malé výjimky úplně. Nahrazena byla několika novými RZ ve vojenském prostoru Horní Krupé. V tomto roce se již servis vozu neprováděl po každé RZ, ale po třech odjetých. Tak zněla nová vyhláška Mezinárodní Automobilové společnosti. Desátá rychlostní zkouška byla z bezpečnostních důvodů zkrácena, protože v lese, kterým se projíždělo, ležela nevybouchnutá munice. Vítězství letos připadlo posádce Křeček-Krečman, druzí skončili Sibera s Grossem a třetí pozici obsadila španělská posádka Canelas-Lorza se Seatem Ibiza KC.<sup>77</sup>

V tomto ročníku byly kladeny velké požadavky na tovární týmy, které již dlouhých devatenáct let nevyhrály s domácím vozem. Nadějí tohoto roku byla Škoda Octavia WRC a tovární jezdec Emil Triner. Start soutěže se pro tento rok přesunul do Prahy, změnil se narychlo i časový harmonogram. Jako lákadlo pro diváky sloužila v tomto roce poprvé zařazená zkouška v Sosnové. Ta se stala od tohoto roku pravidelně zařazenou zkouškou v harmonogramu Rallye Bohemia. Emil Triner nakonec přece jen zvítězil, za ním skončila posádka Křeček-Krečman a třetí místo obsadil Arazim-Gál s Mitsubishi Lancer Evo V.<sup>78</sup>

Rok 2000 sebou přinesl krizi větší, než byla ta roku 1990. Tento rok byl ve znamení organizačních zmatků. Startování v Praze se neosvědčilo, hlavně kvůli dlouhým přejezdům, nekonala se ani pražská RZ z důvodu vysokého rychlostního průměru. Pro organizaci takové soutěže je zapotřebí být co nejbližší jejího dění. Těžko lze organizovat něco z Prahy, pokud soutěž sama probíhá na Liberecku. Na trať o délce 706 kilometrů se vydalo celkem sto čtyři posádek. Posádky odsupovaly pro špatné povětrnostní podmínky, v servisu nikdo neznal časy, protože ředitelství soutěže nebylo schopno je dopravit v čas. Soutěž tedy provázelo značné znechucení. Vítězství si v tomto ročníku připsal Kresta s Tománkem, druzí skončili Trajbold-Trajboldová a třetí pozice patřila Křečkovi s Krečmanem.<sup>79</sup>

Následující rok přinesl nového pořadatele. Stal se jím Běla Motosport klub AČR Zákupy. Za výbornou organizaci soutěž vděčila Zdeňku Bělovi, který se snažil o celkové vylepšení soutěže a za vše vypovídá i fakt, že před závodem najel skoro 50 000 kilometrů, aby vše osobně zkontroloval a domluvil. V tomto roce proběhla tzv. Hřebíková aféra, kdy Belgičan Thiry po vjezdu na trať narazil na rozsypané hřebíky, které poškodily jeho pneumatiky a dostal se tak do velké časové ztráty. Tuto ztrátu následující den stahuje,

---

<sup>76</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 97- 99.

<sup>77</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 102-103.

<sup>78</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 107- 108.

<sup>79</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 112- 113.

přesto jeho výkon na vítězství nestačí. Triumfuje zde opět Roman Kresta, další příčku obsazuje Emil Triner a třetí končí právě Thiry.<sup>80</sup>

V dalším roce potvrzuje Roman Kresta své kvality. Hlavní partner je opět Škoda Auto a.s. a nově také Benzina. Pořadatel pro tento rok zůstává nezměněn. Útok na koeficient číslo deset pro hodnocení Mistrovství Evropy napovídá, že trať bude v tomto roce hodně obtížná. O tomto předpokladu svědčí i fakt, že během první třetiny soutěže odstupuje víc než třicet posádek. Po náročném boji vypadá výsledková listina nápodobně:

1. Kresta- Tománek Škoda Octavia WRC
2. Pech- Uhel Ford Focus WRC
3. Hrdinka- Gross Subaru Impreza WRC

Mezi první desítku v celkovém hodnocení se dostalo pouze jedno zahraniční jméno britské posádky a to Pattison, který se umístil na páté pozici.<sup>81</sup>

## 6. Barum rallye

Tato soutěž je dnes nejvýznamnější soutěží, která se jezdí na našem území. Její dnešní význam spočívá ve faktu, že je hodnocena v rámci IRC ( intercontinental rallye challenge). Prvenství má hned několik. Jedná se o rallye s největší navštěvovaností. Její trvání nebylo nikdy přerušeno, což při uvědomění, že rallye trvá od roku 1971, je úctyhodné. Vyhlášena je i pro svou krásu přírodní scenérie, kvalitu tratí a v neposlední řadě dobrou přípravu ze strany organizátorů. Mnohé se sice za řadu let změnilo, za všechny změny můžeme jmenovat zrušení nočních mrzet, či u diváků vyhlášenou zatáčku „ vracák“ v Kateřiních.<sup>82</sup>

Roku 1971 se začaly psát dějiny této soutěže. V prvním ročníku se sešlo na osmdesát šest posádek a všichni soutěž dokončili do cíle. Mohly zde startovat pouze týmy bez výkonnostní třídy. Trať měřila čtyřicet pět kilometrů a jela se tudíž pouze jedna rychlostní zkouška- tzv. závod do vrchu. Vítězem prvního ročníku se stal pan Alois Samohýl. Třešničkou na dortu pak byla závěrečná jízda zručnosti. Soutěž byla původně jednodenní a předepsaná průměrná rychlost na závod byla 45 km/hod. Původně nápad několika nadšenců pro autosport, kteří přišli s nápadem uspořádat jakousi minirally u příležitosti dostavby nových pneumatikových závodů tehdejšího n. p. Rudého října Otrokovice. Kdo by tehdy pomýšlel na to, že z těchto závodů se během doby stane něco, co bude zařazeno jak do Mistrovství republiky, tak i do Mistrovství Evropy. Ve Zlíně do

---

<sup>80</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 115- 116.

<sup>81</sup> Vydra, P., Splídek, J.: Rallye Bohemia. Praha 2002. ISBN-80-7226-741-8. S. 120- 121.

<sup>82</sup> Vydra, P.,: Barum rallye od roku 1971 po současnost. Praha 2005. ISBN 80-722-6929-1. S. 9-10.

té doby probíhaly závody na okruhu, šestidenní motocyklové závody a nově i Barum rallye Zlín, jak zní dnešní oficiální název.<sup>83</sup>

Hned druhý ročník konaný v roce 1972 nesl už název Barum rallye a již tento ročník spadal pod mistrovství ČSSR. Závodu se zúčastnilo sto dvacet posádek, které byly vybrány pořadatelem z dvoust deseti zájemců. Cíl zde spatřilo devadesát šest týmů, což je rekordní výsledek, který bude jen těžko překonán. Startoval zde i legendární Josef Sivík, který je českým rekordmanem v počtu startů na rallye. Jako unikum můžeme zmínit i start Ing. Jiřího Šedivého, který do závodního vozu usedl coby spolujezdec. Stříbrnou pozici obsadila posádka Karla Trojana a Oldřicha Gottfrieda, kteří startovali s trabantem. Překvapením byl i výsledek Josefa Konečného, který zvítězil ve třídě A2 1000, což byla třída s velkým počtem soutěžících a porazil zde svého vynikajícího soupeře Karla Šimka. Ve třídě A2 1150 vyhrál tým Auto Škoda, s pilotem Brunclíkem a navigátorem Kafkou, druzí skončili Kapras a Hršel a na bronzové příčce se umístila posádka Srnského a Syrovátka s vozy Škoda 110 L Rallye.<sup>84</sup>

Hlavní pořadí celé soutěže průběžně ovládala jména, která jsou dnes již legendami českého motorsportu. Zde můžeme jmenovat ústřední postavu, které se dále budeme věnovat trochu podrobněji. Jedná se o Vladislava Hubáčka, jako stín jej následoval Oldřich Horsák, Milan Žid, či Jaroslav Jelínek, všichni se škodovkami. Zde si dovolíme malé pozastavení, které věnujeme připomenutí kariéry Vladimíra Hubáčka.

## 6. 1 Osobnost Vladimíra Hubáčka

Vladimíra Hubáčka, který se narodil roku 1932, známe dnes již jako rallye legendu. Tento dvacetinásobný mistr republiky započal svou kariéru jako mechanik v Dukle Praha u závodníka Hovorky. Jeho první závod v Českém ráji na jičínském okruhu sice nedopadl dle jeho představ, protože Hubáček havaroval, ale stihl zde prokázat svůj um a jeho kariéra plná úspěchů pokračovala. Jeho kariéra je spojena se třemi jmény, bez nichž, jak Hubáček tvrdí, by nikdy nedosáhl toho, čeho dosáhl. Pod těmito jmény jsou skryty Alexandr Klimt, který byl Hubáčkovým hlavním mechanikem a dále pak Hubáčkovi inženýři-spolujezdci Vojtěch Rieger a Stanislav Minařík. Zajímavá je i plejáda vozů, které Hubáček za svou kariéru vystřídal. Jmenujme alespoň dvoumístnou Střelu, formuli Junior, F3 Melkus, Lotus, Tatra 600, škody Octavia, Spartak, Tudor, Škoda 120 S, dále francouzské vozy Renault 8 a 12 v úpravě Gordini a samozřejmě zapomenout nelze ani na Renault Alpine A110 Berlinetta.

Co se týká Hubáčkovy kariéry, zde je nutno podotknout, že se nejedná pouze o špičkového rallye jezdce, ale nutné je zmínit i další jeho úspěchy ať již na okruhu, závodů do vrchu, ale i úspěchy týkající se absolutního pořadí rallye. Například Rallye Jeseníky vyhrál hned pětkrát. Poprvé roku 1969, pak 1970, 1972, 1974 a 1975. Čtyřikrát se stal absolutním vítězem Rally Tatro a Rally Praha. Je trojnásobným vítězem Rally Šumava a Barum Rally, vyhrál rovněž i první dva ročníky Rally Škoda. Jeho sbírka trofejí obsahuje i prvenství z Rally Košice, Lovosice, Bohemia Sedlčany, Jihlava, Nitra, Bratislava, Přerov nebo z Rally Karpaty. Sám Hubáček je však nejvíce pyšný na své vítězství při Rally Vltava v roce 1972, kde se o prvenství utkal se svým úhlavním soupeřem Oldřichem

---

<sup>83</sup> Vydra, P.,: Barum rallye od roku 1971 po současnost. Praha 2005. ISBN 80-722-6929-1. S. 13-14.

<sup>84</sup> Vydra, P.,: Barum rallye od roku 1971 po současnost. Praha 2005. ISBN 80-722-6929-1. S. 15-17.

Horsákem. Nejvíce vítězství mu přineslo závodění s Renaultem Alpina a dodnes se traduje, že právě tento vůz dal podnět mladoboleslavské Škodovce postavit legendární Škodu 200 RS a Škodu 130 RS. Jako tréninkový vůz Hubáček zvolil Škodu 120 S, které bylo přezdíváno Hurvínek. Renaultu Alpina zase Hubáček láskyplně říkal Babča, protože již měla mnohé za sebou. Po skončení kariéry ji odkoupil a dodnes je tak ozdobou jeho garáže.<sup>85</sup>

Vraťme se ale k našemu tématu. Rok 1973 je rokem, ve kterém Barum Rally poprvé zaznamenala mezinárodní účast. Trať třetího ročníku se prodloužila na tisíc padesát kilometrů, závodníci absolvovali čtrnáct rychlostních zkoušek. Nově bylo využito i tzv. píchacích hodin v časomírách. Co se týká již zmíněné mezinárodní účasti, hovoříme zde o závodnících z Německa a Rakouska. Premiéru si zde odbyl i nový vůz Škoda kupé, jehož předností byla značně odlehčená karosérie z hliníku. Další premiérou této soutěže bylo první použití tzv. „slicků“, konkrétně Barum Racing na sucho s dezénem OR 20 bez vzorku.<sup>86</sup>

Čtvrtý ročník se zapsal do historie jako nejdelší soutěž vůbec. Její délka přes 1200 kilometrů, nebyla dodnes překonána. Účast zahraničních posádek byla rovněž značná. Jednalo se o více než padesát týmů, z celkového počtu 136 posádek.

## 6. 2 Barum rallye v letech 1975- 1983

Rok 1975 je opět rokem rekordním. Tentokrát v počtu diváků. Na nově ustanovené datum Barum Rally koncem srpna se sešlo na stopadesát tisíc diváků.<sup>87</sup>

Dalším mezníkem v Barum Rally byl rok 1977. Pro mnohé byl patrně překvapující pohled do startovní listiny, která se pyšnila velkým počtem zahraničních, hlavně rakouských jmen. Důvod byl prostý. Tento ročník Barum Rally se započítával i do rakouského mistrovství. Trať v tomto ročníku měřila 970 kilometrů.

Následující ročník, který byl zároveň podruhé zařazen do Mitropa cupu, byl velmi kritickým pro většinu posádek. Za vše hovoří fakt, že ze sto čtyř vozů na startovní listině spatřilo cíl pouze třicet pět posádek. Podmínky byly velmi neblaze ovlivněny počasím, spousta soutěžících na tuto nepřízeň značně doplatila různými problémy, či haváriemi.

Ročník 1980 by se dal nazvat jako rok vítězství Škody 130 RS. Tyto vozy, až na dvě výjimky, obsadily celou první desítku, přes značnou zahraniční konkurenci.<sup>88</sup>

Jedenáctý ročník soutěže byl v italské režii. Italové se nakonec umístili na první příčce v absolutním pořadí. Jejich vůz Porsche 911 SC dokázal, že Češi mají vážnou konkurenci. Na této soutěži se rovněž poprvé objevily problémy s povoleními k průjezdu

---

<sup>85</sup> Vydra, P.,: Barum rally od roku 1971 po současnost. Praha 2005. ISBN 80-722-6929-1. S. 14.

<sup>86</sup> Vydra, P.,: Barum rally od roku 1971 po současnost. Praha 2005. ISBN 80-722-6929-1. S. 16-17.

<sup>87</sup> Vydra, P.,: Barum rally od roku 1971 po současnost. Praha 2005. ISBN 80-722-6929-1. S. 20-23.

<sup>88</sup> Vydra, P.,: Barum rally od roku 1971 po současnost. Praha 2005. ISBN 80-722-6929-1. S. 47.

přírodními oblastmi. Ochránci přírody se snažili soutěž zhatit, ale nakonec vše dobře dopadlo a trať si nevyžádala žádné zvláštní změny. Poprvé se zde setkáváme i s čistě ženskou posádkou, kterou tvořily dámy Miloslava Chomínová a Anna Slavíková s vozem Škoda 110 R Coupé.<sup>89</sup> Cíl spatřilo z původních 127 přihlášených posádek pouze čtyřicet sedm týmů, vítězem se stali, jak již bylo řečeno, Italové Zanussi-Fachim s vozem Porsche 911 SC. V patách vítězů se držela posádka Blahna-Schovánek se svojí Škodou 130 RS.

Následující ročník konaný roku 1982 sebou přinesl velkou rozmanitost, co se týká značek automobilů. Na startovní listině jsme mohli pozorovat devatenáct různých vozů, přihlášeno bylo 124 posádek, 74 z nich bylo z různých evropských zemí. Tento ročník se rovněž započítával do hodnocení Alpe-Adria cupu. Celkově se jelo dvacet pět RZ v devíti úsecích. Hrdiny této soutěže se stali pánové Karel Šimek a Jiří Klíma, kteří přijeli k těžce havarovanému automobilu Končeků, zastavili, poskytli bratrům první pomoc a za to získali cenu fair play. Nutno podotknout, že před nimi jelo zhruba dvanáct jiných posádek.<sup>90</sup>

Rok 1983 se v Barum rallye historii označuje za triumf stotřicítek. Důvod je prostý. Tyto vozy obsadily první tři místa absolutně. Do cíle šťastně dorazilo devětatřicet posádek z původních sto deseti na startu. Poprvé se zde setkáváme s fenoménem diváka-záškodníka. Na některých rychlostních zkouškách byly jezdcům do cesty položeny kameny, či klády. Jak již bylo řečeno, první příčky obsadili vozy Škoda 130 RS s posádkami: Křeček-Motl, Kvaizar-Janeček, Blahna-Schovánek.<sup>91</sup>

### 6. 3 Barum rallye v letech 1984- 2002

Následující rok byl ve znamení nástupu stodvacítek. Mnozí se jistě zeptají z jakého důvodu, vždyť přece předešlý ročník se stotřicítkám tak dařilo. Důvod je prostý. Stotřicítkám skončila homologace a jejich následníci před sebou měli velký úkol. Celková délka tratě tohoto ročníku byla 833 kilometrů, z toho 402 kilometrů obsahovaly samostatné rychlostní zkoušky.

V roce 1985 se startovní pole muselo obejít bez továrních škodovek. Představitelé české automobilky jako hlavní důvod uváděli vývoj a testování novinky s názvem Škoda 130 LR. Vítězství z 15. Ročníku Barum rallye si odnesla posádka Demuth- Radaelli s vozem Audi Quattro S 1.<sup>92</sup>

O roku 1986 se dá říci, že byl opět v režii českých posádek, poprvé se zde objevují jména, která provází tento sport doposud, konkrétně posádka Arazim-Gál. Novinkou zde bylo, že vyhlášená RZ Pindula se poprvé v historii jela obráceně, nově byla i celá Barum rallye zkrácena z důvodů bezpečnostních, s čímž sice původně FIA nesouhlasila, ale pod

---

<sup>89</sup> Vydra, P.,: Barum rallye od roku 1971 po současnost. Praha 2005. ISBN 80-722-6929-1. S .49-50.

<sup>90</sup> Vydra, P.,: Barum rallye od roku 1971 po současnost. Praha 2005. ISBN 80-722-6929-1. S .52-54.

<sup>91</sup> Vydra, P.,: Barum rallye od roku 1971 po současnost. Praha 2005. ISBN 80-722-6929-1. S .56, 60.

<sup>92</sup> Vydra, P.,: Barum rallye od roku 1971 po současnost. Praha 2005. ISBN 80-722-6929-1. S .61-69.

nátlakem jí nic jiného nezbylo. Tato změna sebou přinesla i změnu časového harmonogramu.<sup>93</sup>

Nyní trochu přeskočíme, a sice do roku 1992, kdy se na startu objevuje poprvé jeden z nejznámějších závodních speciálů této doby a tím není nic jiného než Mitsubishi Galant, který je předchůdcem slavnějšího Lanceru Evo.

Rok 1993 přinesl první taktizování posádek, což se projevilo i na celkovém počtu startujících. Startovalo 62 vozů, z toho jen 13 ze zahraničí. Začala se tedy praktikovat strategie, že i zahraniční týmy si vybírají soutěže, kde nejsou přímí soupeři.

Kulaté narozeniny“ Barumky“ v roce 1995 byly pokaženy snížením koeficientu náročnosti z čísla 10 na 5. Napomoci zvýšení tohoto koeficientu mohlo být kladné vyjádření pozorovatele, kterým následující rok byl Švýcar Tardent. Ročník 1997 spíše než závody proslul ničivými záplavami, přesto se závodilo a atmosféra, jak říkají pamětníci, byla mnohem semknutější, než kdykoliv jindy.<sup>94</sup>

Roku 1999 se už ozývá všem příznivcům rallye jedno z nejznámějších jmen vůbec, a sice Roman Kresta se poprvé objevuje v absolutním pořadí na devátém místě s vozem Škoda Felicia Kit Car a dlouholetým spolujezdcem Tománkem. Tento ročník sice nezískali prvenství Češi, pohár poprvé putoval do Polska, ale již zde vidíme mnohé zárodky budoucích úspěchů českých jezdců na mezinárodním poli. Následující rok byl již pod taktovkou Romana Kresty, který suveréně zvítězil a tím se nesmazatelně zapsal do historie českého motorsportu. Ještě o něm hodně uslyšíme.

Následující rok přišlo něco, na co fandové motorismu dlouho čekali. Na české scéně se objevují vozy se specifikací WRC. Za volantem vítězné Škody Octavie WRC nesedí nikdo jiný než tichý rodák z Trnavy, Roman Kresta, který opět vítězí absolutně.

Přelomovým rokem byl ročník 2002, kdy „Barumka“ byla zařazena mezi evropské soutěže s nejvyšším koeficientem 20. Očekává se tedy od této soutěže hodně, ale navíc, velkou neznámou bylo, zda Roman Kresta získá třetí vítězství v řadě. Bohužel havárie tohoto favorita vyřadila ze hry, a tak na stupni vítězů stanul Ital Travaglia. V této době se rýsuje nový výborný jezdec, respektive hvězdná stálice na poli českého autosportu, a sice posádka Pech- Uhel. Paradoxně tento tým se v budoucnu stane největším soupeřem Romana Kresty a jejich závodění bude protkáno značnou nevráživostí, kvůli naschválům. Dalším jménem, které nesmíme opomenout, je Jan Kopecký, který bude českou zemi reprezentovat na soutěžích světového formátu a stane se budoucím továrním jezdcem Škody Motorsport. Ale nepředbíhejme.<sup>95</sup>

---

<sup>93</sup> Vydra, P.,: Barum rally od roku 1971 po současnost. Praha 2005. ISBN 80-722-6929-1. S. 71-74.

<sup>94</sup> Vydra, P.,: Barum rally od roku 1971 po současnost. Praha 2005. ISBN 80-722-6929-1. S. 112-115.

<sup>95</sup> Vydra, P.,: Barum rally od roku 1971 po současnost. Praha 2005. ISBN 80-722-6929-1. S. 145-149.

## 7 Rallye Příbram

Dne 7. 5. 1979 začala soutěž, která si svým půvabem získala mnohé příznivce. Pro posádky bylo nachystáno 292 kilometrů RZ, které vedly nejen po asfaltu, ale i po značně rozbitých površích. Celkem se jelo osm rychlostních zkoušek. Původní soutěž začínala dnes již neexistující erzetou Strýčkovi-Chrást, další byla, stále se konající zkouška Milín-Smolotely, pak již následovaly rychlostní zkoušky, které se jezdí doposud, za všechny jmenujme Drahlín-Sádek, či Dolní Hbity-Velká. Veškeré rychlostní zkoušky musely týmy jet celkem dvakrát. Za vznik příbramské rallye vděčíme sportovnímu komisaři Ing. Václavu Pickovi, který byl pravou rukou tehdy mladého Antonína Bergera, známého závodníka. Na otázku proč přišel s nápadem pořádat rallye na Příbramsku, odpověděl, že Příbram je lihní talentovaných závodníků.<sup>96</sup> Toto tvrzení nezbyvá než potvrdit, vzhledem k faktu, jaké závodní talenty se tu narodily. Budeme o nich mluvit v jiné kapitole.

Jak tedy příbramská soutěž vznikla a co provázelo její založení?

### 7. 1 Vznik Rallye Příbram

Musíme si uvědomit, že celá příprava konání soutěže se odehrává před rokem 1989, tudíž za zcela odlišných podmínek, než je tomu dnes. Bylo tehdy nutné zajistit kooperaci podniků a dalších prostor, zejména JZD. Bylo povinností zažádat o podporu stranické orgány, které následně zařadily soutěž do plánu výročí a oslav. Pan Václav Picko se stal garantem technické úrovně, z důvodu dlouholetých zkušeností konání podobných soutěží na Sedlčansku. Mnozí činnovníci podotýkají, že uspořádat takovou soutěž za totality bylo mnohem jednodušší, nežli je tomu dnes.

Branná organizace nesoucí název Svazarm byla zapojena do systému aktivní branné výchovy obyvatel a na pořádání soutěží byly přidělovány různé dotace, z nichž se hradilo například ubytování posádek, cestovní náklady a jiné. Výhodou pro organizujícího člena byl i fakt, že si vzal v práci volno a jeho zaměstnavatel měl povinnost mzdu refundovat. Dalším plusem byl i fakt, že členové organizačního týmu byli součástí Národní fronty, v jejímž rámci si měli odpracovat brigádnické hodiny. Tím, že organizovali soutěž, tak byla vlastně splněna i jejich občanská povinnost. Co se týká vhodnosti výběru trati, byl výběrem jednodušší, protože automobily nedosahovaly tak vysokých rychlostí, tudíž mohl být vybrán i horší povrch komunikace. Z téhož důvodu nebylo třeba vytyčovat retardéry. Servisní prostranství neexistovalo, servis byl prováděn po každé erzetě. Co se týká pneumatik, na výběr byly dva druhy, takže posádka nemusela řešit vhodnost výběru a složitě kalkulovat, jak je tomu dnes. Vozy byly tzv. dvouúčelové. O víkendu se s nimi závodilo, v pracovní den vozily svého majitele do práce. Rozdíl mezi nimi byly minimální, tudíž se minimalizovala možnost, že by byl někdo technicky znevýhodněn. Mnozí fandové si možná kladou otázku, jak to bylo s komunikací na trati, jak fungovaly radiobody, v době, která nemá o mobilním telefonu ani tušení. I tyto technické parametry byly bez problému splněny, za přispění Radioklubu Svazarmu jednotlivých zemědělských družstev, která měla kvalitní radiovou síť.<sup>97</sup>

---

<sup>96</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 2-3.

<sup>97</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 3.



Pokud se podíváme na výsledkovou listinu z prvního ročníku příbramské rallye, budeme asi oproti dnešku překvapeni, jak málo automobilových tříd se ho zúčastnilo. Bylo celkem sedm tříd, konkrétně třída A1 Škoda, třída A1 1600, třída A2 700, třída A2 1000, Třída A2 1150, třída A2 1300 a nakonec třída A2 1600. Absolutními vítězi prvního ročníku se pak stala posádka Milan Dolák- Luboš Dolák s vozem Škoda 100.<sup>98</sup>

Druhý rok konání příbramské rallye, byl stále pod hlavičkou soutěže tzv. malého mistrovství, jednalo se konkrétně o Přebor České republiky. Soutěž se letos konala i v nočních hodinách a podmínkou pro zúčastnění bylo držení platné licence Autoklubu České republiky. Trať měřila 300 kilometrů a její celá polovina byla určena pro dvanáct rychlostních zkoušek. Antonín Berger popisuje použití novátorské mapy se světelnou signalizací takto: *„Pro lepší propagaci druhého ročníku organizátoři vytvořili velkou mapu, kde rychlostní zkoušky byly zvýrazněny světelnou signalizací. Postupně se rozsvěčující žárovky ukazovaly, kudy se pojedje a jak jsou situované jednotlivé rychlostní zkoušky. Jen pro zajímavost. Byla to absolutní novinka, kterou se posléze snažili kopírovat i jinde. Tento vynález byl umístěn v jednom z obchodů v Pražské ulici. Problém se objevil v tom, že blikající panel, ovládaný krokovým telefonním voličem, působil velký hluk, a tak ho vedoucí prodejny dost často vypínal. Mapa tak neplnila přesně to, co od ní tvůrci očekávali. Hlavní využití našla hlavně při samotném závodu. Sloužila na dispečinku soutěže pro znázornění pohybu posádek po trati.“*<sup>99</sup>

## 7. 2 Rallye Příbram v letech 1980- 2007

Na druhém ročníku příbramské rallye se podílelo přes 800 pořadatelů. Důvodem tak vysokého počtu pořadatelů bylo primárně zajištění bezpečnosti posádek a samozřejmě i diváků. Velmi přísný zákaz se vztahoval například na fotografování za použití blesku proti jedoucím autům. Po zhruba pět hodin trvající bitvě jsou vítáni první účastníci na cílové rampě. Musí ovšem čekat do druhého dne, až budou připraveny výsledky.<sup>100</sup>

Rok 1981 přinesl změnu v období konání příbramské rallye. Byla přesunuta ze září do jarního měsíce června. Dne 13. 6. 1981 odstartovalo celkem 85 přihlášených posádek na trať dlouhou téměř 290 kilometrů. Na této soutěži se objevil i mezi fanoušky velmi známý skok na erzetě Sádky- Konětopy. Léta se zde vsutku daleko a zkouška se jezdila obousměrně. Úskalí číhalo na jezdce v tom, že museli naprosto přesně před skokem najet na střed silnice, jinak skončili mimo trať. Toto lákadlo pro diváky zůstalo v itinerářích příbramské soutěže až do roku 1997.<sup>101</sup>

Další rok soutěže, tentokrát rok 1982 se konal koncem května a celé stanoviště bylo přesunuto do Zimního stadionu v Příbrami. Výhodou oproti pořádání rallye v JZD

---

<sup>98</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 4.

<sup>99</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 3-4.

<sup>100</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 5.

<sup>101</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 5.

byla mnohem větší divácká účast a to byl přesně ten fakt, o který pořadatelé usilovali. Trať svou délku nijak podstatně nezměnila, stále měřila okolo 282 kilometrů. Na startu stálo 94 posádek a oproti předchozím ročníkům, zde bylo provedeno několik vylepšení, která, značně zkvalitnila a urychlila zpracování výsledků. „*Díky vstřícnému přístupu Okresní zprávy spojů byla zavedena na svou dobu převratná novinka v předávání časů dosažených na RZ do zpracovatelského centra. Dělo se tak za pomoci faxů, které byly v tehdejší době absolutní novinkou. Proto, aby bylo možné zrealizovat tuto na svou dobu převratnou myšlenku, museli vymyslet a připravit nové tiskopisy pro předávání dosažených časů. Zaznamenávaly se na ně výsledky deseti vozidel a pak předávaly faxem ke zpracování. Zpracování bylo dalším průlomem. Probíhalo pod patronací generálního ředitelství Uranového průmyslu ve výpočetní stanici na tehdejších počítačích. Aby se tato akce mohla uskutečnit, museli všichni činovníci, kteří se podíleli na zpracování výsledků, projít bezpečnostní prověrkou. Po té teprve dostali povolení ke vstupu. Z faxu ve středisku „vylezly“ startovní a cílové časy, které byly převedeny na děrné štítky a pak se teprve zpracovávaly na počítači. Program pro tento výpočet vytvořil Ing. Jareš.*“<sup>102</sup>

Díky tomuto systému bylo možné posádky informovat o průběžných časech, za které zajely tu danou RZ. Výhodou byl i fakt, že již nebylo potřeba využít tzv. ruční počítání a výsledková listina dostala strojovou podobu. Tento, pro všechny přínosný systém se brzy osvědčil v mnohých dalších soutěžích. Vítězství tohoto roku náleželo posádce Milan Tesař- Vladimír Ondroušek s vozem Škoda 130 RS.<sup>103</sup>

Roku 1983 se Rallye Příbram poprvé zapsala do mistrovství republiky. Především ročníky přesvědčily nejen veřejnost, ale i organizátory, že soutěž svým pojetím je schopna poskytnout potřebné podmínky pro zařazení do nejvyšší soutěže na českém území. Rallye dokončilo padesát dvojic z celkové třidevadesáti přihlášených.

Následující ročník organizátoři patřičně upravili a trať se stala značně obtížnější. Rychlé úseky byly nahrazeny úseky technickými, k asfaltovému povrchu byl přidán povrch šotolinový. Nechceme, aby to snad vyznělo jako zlovůle organizátorů, proto je nutné dodat, že změna trati byla provedena na základě připomínek některých soutěžících, kteří se domnívali, že určité úseky jsou velmi rychlé. Ředitel soutěže Antonín Berger tak pouze vyhověl jejich požadavkům. Na trati bylo přítomno 93 přihlášených posádek, 47 z nich dojelo do cíle. Setkáváme se zde i s prvními vyloučenými, jejichž vozy nesplňovaly správné technické parametry.<sup>104</sup>

Ročník 1985 proslul prodloužením trati, která měřila, jak píše Měchura (2008) 485 kilometrů. Závod dokončila necelá polovina z rovné stovky přihlášených. Poprvé zde byla zařazena sedlčanská rallycrossová trať, která si okamžitě získala srdce fanoušků. Jednak kvůli bezvadnému rozhledu a samozřejmě kvůli přístupnosti. Z příbramské soutěže se tak stala jak soutěž velmi oblíbená, tak velmi obávaná. O obtížnosti tratí příbramské rallye svědčí i fakt, že polovina posádek se potýkala s technickými problémy svých vozů a mnozí tyto problémy přisouvali právě náročné trati. Jak ale řekl Václav Pech: „*Když nás*

---

<sup>102</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 7.

<sup>103</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 7.

<sup>104</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 9.

*pošlou na autokrosovou trať ve Schluchternu, nikdo ani nepípne. Soutěž mistrovství republiky musí být náročná a tady taková trať byla.*“<sup>105</sup>

Dalším rokem příbramské rallye, který si zaslouží alespoň zmínku, byl rok 1987. Soutěž zde dostala nový název Rallye Vltava Příbram a byla součástí Alpsko-jadranského poháru. Ředitel soutěže Antonín Berger k tomu dodává: „*Mezinárodní soutěž bude ještě obtížnější, nežli ty dosavadní ročníky. Jinak díky finanční podpoře jsme museli změnit název na Rallye Vltava, protože když se podíváme do mapy letošního ročníku, tak se řada RZ jela právě kolem Vltavy.*“<sup>106</sup> Oproti současnosti, byla Rallye Příbram posledním závodem z celého seriálu. Zajímavostí je, že oproti závodům, které se konají nyní, si závodníci nemohli dříve projet všechny tratě. Je štěstí, že tomu tak již dnes není a při závodech se opravdu dbá na bezpečnost posádky, která má tři tréninkové průjezdy na to, aby si zapsala rozpis. Zdůraznit musíme i to, že po celou dobu tréninkových jízd, se závodníci na silnici musí chovat podle dopravních předpisů, což znamená hlavně dodržovat předepsanou rychlost. K tomu aby byly posádky při tréninku kontrolovány slouží organizátoři, které je možné potkat kolem tratě s měřícím přístrojem rychlosti a samozřejmě různé policejní oddíly. Pokud je během tréninkové jízdy zjištěno porušování předpisů, je tato posádka následně penalizována dle národních sportovních řádů

České republiky. Pokud je posádka přistižena Policií České republiky, hrozí řidiči pokuta a ztráta bodů.

Ročník 1989 byl posledním ročníkem pod patronátem časopisu Motor.<sup>107</sup>

Ročník 1990 sebou přinesl mnohem větší orientaci na diváky, pro které bylo celé sobotní dopoledne provázeno doprovodným programem, včetně motoristické burzy, která se konala před Závodem důlní mechanizace. Zařazena byla v tomto roce nově RZ Dlouhá Lhota-letišť-Kotenčice.<sup>108</sup> Setkáváme se zde i se zpomalovacími retardéry.

Rok 1991 se příbramská Vltava rallye jela pod záštitou ministerstva obrany. Důvodem bylo, že se závod konal na počest Dne armády. Absolutními vítězi tohoto roku se stali Ladislav Křeček se spolujezdcem Janem Krečmarem a jejich závodním Fordem Sierrou.<sup>109</sup>

Následující ročník soutěže konaný 1992, sebou přinesl další, neméně významné změny. Je to poprvé, co tato soutěž získala sponzora. Díky příbramské firmě Congesta s.r.o, se tak mění název soutěže na Rallye Congesta Příbram. Další, už méně příznivou změnou, byla změna tratí oproti předešlým rokům. To bylo zapříčiněno počínajícím negativním přístupem majitelů pozemků a komunikací k rallye, proto část zkoušek byla

---

<sup>105</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 10.

<sup>106</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 11.

<sup>107</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 14.

<sup>108</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 15.

<sup>109</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 16.

kompletně předělána nebo zrušena. Svůj triumf zde opět slavili Ladislav Křeček a Jan Krečmar.<sup>110</sup>

Rok 1993 se dá označit za poslední rok, kdy se jela Rallye Congesta Příbram společně pro Českou a Slovenskou republiku. Po zániku federace se na Slovensku vytvoří samostatný orgán pro pořádání motoristických soutěží, a i když se na českém území budeme dále setkávat se slovenskými posádkami, jejich celková účast se značně sníží.<sup>111</sup>

Šestnáctý rok konání příbramské rallye byl překvapivý svými meteorologickými podmínkami. První RZ se jela na sněhu, což vzhledem k termínu soutěže (proběhla 6. a 7. 10), bylo pro mnohé překvapení. Nejen na sněhu, ale i po celý zbytek tratě předváděl své mistrovské umění Ital Bertone, který si také odvážel vítězný pohár. Jeho vůz Toyota Celica fungovala bezvadně a ve spojení s jeho řidičským uměním vlastně triumfu nestálo v cestě nic. Hned druhou příčku v absolutním hodnocení obsadil nám dobře známý tým Křeček-Krečman.<sup>112</sup>

Píše se rok 1995 a přichází opět změna sponzora a tím i změna názvu soutěže. Nové jméno je: Rally Maxi manažering Příbram sebou přineslo i změnu loga, které je v malých obměnách používáno dodnes. Vítězství si odnesla česko-slovenská posádka Arazim-Gál.<sup>113</sup>

Rok 1997 byl ve znamení chybějících financí. Po odchodu sponzora Maxi manažering, pořadatelé dlouho nevěděli, zda se rallye v okolí Příbrami vůbec uskuteční. Nakonec se přece jen uskutečnila, ale v důsledku finančních problémů se nejela dva dny, jak bylo zvykem, nýbrž se jednalo o podnik jednodenní. Soutěž v tomto roce absolvovalo 84 posádek, z nichž do cíle dorazilo 49.<sup>114</sup>

Dvacátý a tudíž jubilejní ročník byl podařeným ročníkem pro Josefa Petáka, který zde zazářil a obsadil krásné, šesté místo v absolutním hodnocení, přes nemalé technické problémy s vozem Audi Coupé S2. Celkem tuto soutěž dokončilo 58 týmů.<sup>115</sup>

Roku 1999 se soutěž jela opět jako jednodenní. Pro diváky tu byl připraven zážitek, v podobě skoku na trati mezi Hořovicemi a Lochovicemi. Svou šanci na vítězství pevně držel v rukou Karel Trojan, kterému k vítězství pomohla i neúčast jeho věčného rivala Křečka.<sup>116</sup>

Dvaadvacátý rok příbramské rallye se nesl ve znamení bojů o titul mezi vozy s označením WRC. Jedním z bojovníků o titul byl Roman Kresta, se svým autem Škoda

---

<sup>110</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 17.

<sup>111</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 18.

<sup>112</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 19.

<sup>113</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 20.

<sup>114</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 22.

<sup>115</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 23.

<sup>116</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 24.

Octavia WRC, jeho hlavním soupeřem se stal Tomáš Hrdinka se Subaru Impreza WRC. Nechyběl zde ani z dřívější doby známý vítěz Enrico Bertone s Fordem Focusem WRC. Vítězství nakonec připadlo Hrdinkovi, který překonal Bertoneho stojícího na trati, druhé místo připadlo na Karla Trojana a třetí i po všech technických závadách skončil Roman Kresta.<sup>117</sup>

Následující rok se opět obešel bez významného sponzora, přesto se však na logu příbramské rallye objevil název pražské společnosti AAA auto. Celé soutěži opět kralovaly vozy se specifikací WRC. Hrdinka přijel obhájit svůj loňský triumf, v cestě mu však stáli soupeři jako Emil Triner se Škodou Octavií WRC, Václav Pech s Toyotou Corollou WRC nebo Jan Trajbold s Fordem Focusem WRC. Bohužel díky nepřízni počasí byly některé RZ zrušeny. Tento podnik dokončilo 47 posádek. Vítězem se stal opět Hrdinka.<sup>118</sup>

Příbramská rallye se těšila stále větší oblíbenosti nejen mezi diváky, ale i mezi soutěžícími. Od svého založení se pravidelně počet diváků zvyšoval a po roce 2000 to při rallye v Příbrami vypadalo, že uvnitř města bylo vyhlášeno stanné právo. Většina obyvatel, včetně dětí, již od brzkých hodin postávala u tratí, hlídající se své dobré výhledové místo. I pro drobné živnostníky byl tento podnik velmi očekávaným přínosem pro zvýšení zisků. Čím dál častěji bylo možnost kolem tratí pozorovat stánky s občerstvením, různými suvenýry a jinými výrobky. Rok 2002 byl ve znamení vítězství Václava Pecha. Hrdinka svůj úspěch z předešlých let neopakoval. Bez povšimnutí bychom neměli nechat ani čistě dámskou posádku ze třídy A5, Kateřinu Trojanovou se spolujezdkyní Janou Pluhařovou, které si v této třídě odnesly krásné druhé místo. V následujících letech se nejen příbramská rallye, ale mnohé další podniky točí okolo jmen Jan Kopecký, Emil Triner a Václav Pech. Mladíček Kopecký, který je v současné době jedním z nejúspěšnějších reprezentantů České republiky ve světě, několika násobný mistr České republiky, v roce 2003 bez potíží porazil Emila Trinera a stal se tak vítězem ročníku. I následující rok byl pod taktovkou Jana Kopeckého. Porazil adepta na vítězství Václava Pecha, kterého nezachránil ani nový vůz Ford Focus WRC. Významně se na soutěži projevil i nepříznivé působení počasí a z tohoto důvodu do cíle dorazilo pouhých 39 posádek.<sup>119</sup>

Roku 2005 se partnerem příbramské rallye stal všem motoristům jistě dobře známý Fuchs Oil Corporation. Centrum celé soutěže bylo přesunuto na letiště poblíž Dlouhé Lhoty. Pořadí vítězů tohoto roku bylo následující:

1. Štěpán Vojtěch-Michal Ernst s Peugeotem 206 WRC
2. Emil Triner-Miloš Hůlka se Škodou Octavií WRC
3. Václav Pech-Petr Uhel s vozem Ford Focus WRC<sup>120</sup>

---

<sup>117</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 25.

<sup>118</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 26.

<sup>119</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 29.

<sup>120</sup> Měchura, V.: Historie rally Příbram. Příbram 2008. S. 30.

Další rok přišla skutečná rána nejen pro fanoušky rallye, ale i pro jezdce samotné. Z rozhodnutí Fia byla účast vozů se specifikací WRC zakázána na soutěžích spadajících do seriálu hodnocení MMČR. S vozy WRC je od této doby možné jezdit pouze na sprintrallye.

Rok 2007 se vepsal do historie jako tzv. „polet Emila Trinera“, který na RZ uháněl z kopce na vytočenou šest, se svým Subaru Impreza STI, chtěl si lehce přibrzdit před lehkou zatáčkou, v tom však selhaly brzdy. Emil věděl, že dole jej čeká ostrá pravá zatáčka, kde stojí hodně lidí včetně stánku s občerstvením. V tom jej nadhodil příkop, Trinerova Impreza udělala přemet, přes to, jak dramaticky vše vypadalo, se nikomu nic nestalo. Diváci byli mimo ohrožení a posádku Triner-Achsová zachránil dobře udělaný bezpečnostní rám. Vítězem podniku v roce 2007 se stal Václav Pech-Petr Uhel s vozem Mitsubishi Lancer EVO IX.<sup>121</sup>

### 7. 3 Shrnutí příbramské rallye

Poslední ročníky příbramské rallye se jedou tradičně jako dvou denní podniky. Do roku 2007 se soutěž jela pětkrát jako mezinárodní podnik. Devátý a jedenáctý ročník se jely jako součást alpsko-jadranského poháru. V roce 1993 se rallye jela jako volný mezinárodní podnik, zrovna tak roky 1997 a 1998. Závody pořádané v letech 1980 a 1981 se jely jako noční podniky.

## 8 Velké osobnosti české rallye

Dříve než se začneme věnovat osobnostem české rallye, omluvme se všem, na které se v tomto pojednání nedostane. Závodníkům, či závodnicím, které Čechy nebo tehdejší Československo reprezentovali, patří poklona a uznání jejich práce, která pro mnohé byla milovaným koníčkem. Tato část práce nás seznámí s těmi nejznámějšími jmény československé, později české rallye. Začneme tedy hovořit o muži, který vrchol své kariéry prožíval v ranně poválečné době.

### 8. 1 Václav Bobek

Václav Bobek se narodil 23. 3. 1914 a je právem považován za zakladatele závodnické dynastie Bobků. Setkat se v motoristické historii můžeme také s jeho bratrem Jaroslavem nebo synem Václavem. Tento muž neproslavil pouze své jméno, ale i mladoboleslavskou Škodu. Od útlého věku u něj převládala touha s něčím jezdit. Pravda, nenarodil se v době, která oplývala možnostmi, jako je tomu dnes, ale přesto se své vášně nevzdal a dobře udělal. Vyučil se strojním zámečníkem u společnosti Vaněk v Mnichově Hradišti. Tato firma se specializovala na opravování a výrobu kol. Kola mu však brzy

---

<sup>121</sup> Měchura, V.: Historie rallye Příbram. Příbram 2008. S. 32.

nestačila a tak odešel z Mnichova Hradiště a šel se učit opravování motocyklů u pana Zašky. Nedlouho poté, co nastoupil, poznal, že jeho jedinou láskou jsou automobily. Vypravil se tedy do Mladé Boleslavi. Roku 1936 je již zaměstnancem Škody, která se v této době jmenovala ASAP (Akciová společnost pro automobilový průmysl). Vypracoval se z opraváře, přes zkoušeče motorů k vysněné pozici řidiče zkušebních jízd. Z těchto, jak se někomu může zdát, skromných počátků, vyrostl v uznávaného závodníka. Kde by asi byl nebýt války. Za války působil na pozici řidiče služebních vozů. Po skončení války vzniklo ve Škodě nové, tzv. zkušební a studijní oddělení, kam Bobek nastoupil jako montér a řidič. Původním snem Václava Bobka bylo stát se motocyklovým závodníkem. Osud tomu však nebyl nakloněn, protože Václav ve svém mládí měl těžkou havárii na motorce a jeho rodiče se pak všemožně snažili, aby si na motorku už nesedl. Protože nepocházel z bohaté rodiny a tudíž na zakoupení vlastního závodního automobilu nemohl pomýšlet, musel si najít takovou práci, kde mohl jezdit, a proto šel do Škodovky. Dlouhou dobu čekal, ale jeho sen se začal plnit. Roku 1947 prosadil vedoucí zkušebního a studijní oddělení úpravu tehdy sériové Škody Tudor pro závody a jako jezdce vybral Václava Bobka. Svou startovní premiéru měl vůz i Václav v Praze a Václav na tomto závodu zvítězil. Toto byl zlomový okamžik nejen jeho kariéry, ale i života. Konečně dělal to, o čem mohl zatím jen snít. Po prvním velkém úspěchu přišlo mnoho dalších soutěží a závodů. Další vůz, který byl pro Bobka postaven, byla Škoda 1100. Další vůz, který tento jezdec pilotoval, byl už supersportovní automobil určený pro jízdu na okruhu. Jeho doutníkový tvar velmi připomíná dnešní formule. Toto auto, se kterým Bobek jel premiéru právě v Mladé Boleslavi, jezdilo v té době rychlostí 200km/ hod. První zahraniční úspěch zaznamenal v Sachsenringu, kde dojel celkově druhý. O rok později již tento závod vyhrál. Jeho úspěchů je celá řada. Přes počátky v Sachsenringu, přes Halle a Lipsko, ale nejraději vzpomínal na Le Mans. V několika případech zajel časové rekordy, které trápily jeho soupeře hezkou řadu let. Mezi závoděním na okruhu si našel čas i na rallye, ve které se brzy také stal hvězdou. Poslední zmínka o Václavu Bobkovi jako závodníkovi, je z let 1971- 1972, kdy už v pokročilém věku usedl naposledy za volant formule Škoda.<sup>122</sup>

Navážeme na konec kariéry Václava Bobka a řeč bude o dalším jezdci, který tehdejší Československo reprezentoval na soutěžích seriálu mistrovství světa. Narodil se 26. 8. 1950 a přes nepřízeň doby, ve které vyrůstal, procestoval kus světa a stal se nezapomenutelnou legendou motorsportu. Ano, řeč je o již dříve zmiňovaném Ladislavu Křečkovi.

## 8. 2 Ladislav Křeček

Ladislav Křeček se narodil v Mladé Boleslavi a už před svým nástupem do vojenské služby získával zkušenosti po boku Václava Jansy. Svou kariéru tedy začal jako spolujezdec. Psal se rok 1973 a Ladislav Křeček poprvé usedá za volant závodního vozu. Jako spolujezdec mu sedí po boku Václav Hradec. Jejich závodní vůz byl sestaven v ČSAD Mladá Boleslav. Po dva následující roky stoupala jejich závodnická kariéra a roku 1975 se již účastnili mistrovství republiky.

Podobně jako Václav Bobek, se i Ladislav Křeček s láskou k automobilům narodil. Hlavní poznatky získal od svého otce, který pracoval v závodu na výrobu automobilů a sám Ladislav se tam později vyučil automechanikem. Nepůsobil však v automobilce, ale

---

<sup>122</sup> Janek, D. a kol.: Století s vavříny 1895- 1995. Litomyšl 1995. S 43-45.

spadal pod ČSAD, kde zároveň založil automotoklub. Již ve svém mládí byl nadšeným divákem rallye. Obdivoval jak jezdce, tak i jejich závodní stroje. Roku 1976 přišel zlom v jeho kariéře, na košické rallye, když se jeho spolujezdcem stal Jaroslav Gincí. Tato posádka spolu strávila pět sezon, ve kterých dosahovala velmi dobrých výsledků. Roku 1980 získali třetí místo na mistrovství republiky a místo čtvrté v pořadí absolutního hodnocení Rallye Škoda. Potom se se závoděním na chvíli rozloučili. Nebylo to rozhodnutí, které by učinili dobrovolně. Ladislav měl samozřejmě vzhledem ke svému potenciálu a předchozím úspěchům velké plány. Jak to ale u rallye bývá, překazila mu je finanční situace. Podpora od ČSAD brzy skončila, následovalo jeho působení v olomouckém Milo týmu, které ale žádné ovoce nepřineslo. Ladislav nakonec musel vše financovat sám. Snažil se vylepšit své výkony a hodně o všem přemýšlel. Potřeboval však oporu v podobě týmu, která by jej oprostila od nejrůznějších starostí tak, aby se mohl věnovat čistě závodům. Rok 1981 přinesl Ladislavu Křečkovi vytouženou šanci. Dostal nabídku stát se členem továrního týmu Škoda. Nabídku přijal a s ní i nového spolujezdce a dlouholetého přítele Bořivoje Motla. Motlův bratr je znám jako perfektní mechanik, a proto se i on stává nedílnou součástí týmu. Hned v roce 1981 poprvé zvítězili v mistrovské soutěži na Rallye Český Krumlov a začali pomýšlet na vítězství absolutní. Domácí soutěže však Ladislavu Křečkovi přestávaly stačit a tak začal přemýšlet o metách vyšších, v podobě zahraničních soutěží.

První zahraniční závod absolvoval v roce 1979 v Raidu, kde skončil osmý absolutně. V průběhu sezony měl k dispozici vozy Škoda 130 RS a Škoda 120 L. Ladislav viděl přínos v zahraničních soutěžích i pro svůj vůz, který, aby byl konkurence schopný, potřeboval stále vylepšovat. Již první sezóna přinesla ovoce v podobě titulu mistra republiky. Rok nato se již křeček mohl radovat z úspěchů na poli mezinárodním. O Ladislavu je známo, že patřil k jezcům, kteří velmi málo trénovali. Nepotřeboval to. Ani se nemusel učit RZ z paměti, jak to dělali mnozí další. Pověstná byla tato dvojice i bezchybným rozpisem.<sup>123</sup>

Velké překvapení byla tato posádka na britské RAC Rallye '82. I přes vysoké startovní číslo dokázali dojet třetí ve skupině a osmatřicátí absolutně. Další obrovský úspěch zaznamenal jako ještě nováček v týmu. V roce 1983 se zúčastnil německé ADAC Rallye, kde skončili s Bořivojem Motlem třetí absolutně. V průběhu dalších let následovala účast v Poháru míru a přátelství, či v poháru Mitropa. I zde se posádka dokázala dobře umístit, když roku 1984 skončili na třetí pozici. Ladislavův triumf měl však teprve přijít. V mladoboleslavské automobilce pro něj chystali vůz Škoda 130 LR a díky tomuto stroji mohl Ladislav vystoupat na samý vrchol. Hned čtyři starty v seriálu mistrovství světa za rok a v každém získané první místo. Ladislav Křeček byl zároveň prvním mužem, který se v historii objevil na šestém místě absolutního pořadí v soutěži mistrovství světa.

Křeček však neměl příliš štěstí. Po skvělých výsledcích nastaly horší časy. Je zdil nyní se Škodou 130 L. Později, když mladoboleslavská Škoda uvedla na trh model Favorit, musel Křeček být učitelem svého nástupce Pavla Sibery. Ten jej při Rallye Akropolis roku 1990 porazil, což však Ladislavovi nemuselo být líto, protože to pro něj byla vstupenka na Malajsou rallye. Bylo to poprvé v historii, kdy tým Škody opustil evropský kontinent. Křeček sám na tuto soutěž vzpomíná moc rád. Pro domorodé

---

<sup>123</sup> Janek, D. a kol.: Století s vavříny 1895- 1995. Litomyšl 1995. S 106-110.



obyvatele byli něčím exotickým. Posádka i auto. V četných interview pro nejrůznější televize a rozhlasové stanice uvádí, jaký to byl zážitek. Po této soutěži se Ladislav Křeček začíná vytrácet. Jedenáct let působení v továrním týmu, nespočet vítězství a ocenění, ale vždy přátelský a klidný. To je Ladislav Křeček.<sup>124</sup>

Další muž, kterého si nyní představíme, je příbramský rodák, Mistr světa z roku 1996 a stále závodící legenda české i světové rallye. Ano, řeč není o nikom jiném, než o Emilu Trinerovi.

### 8. 3 Emil Triner

Emil Triner je dnes považován za jeden z nejvýraznějších talentů let devadesátých. Jak už to u závodníků bývá, i Emil Triner začínal jako mechanik staršího kolegy Milana Doláka. Poté ale Škoda přišla s modelem 120 LS a Emil si sám sedá za volant. Jeho jezdecká premiéra proběhla roku 1983. Emilovi stačily pouze dva roky, aby postoupil do seriálu mistrovství republiky. Před tím, než se do mistrovství republiky proboujel, stihl dostat nabídku od Viktora Mráze, se kterým se potkal na Rallye Pačejov.

Mráz mu nabídl místo v ASK Stavby Praha. Toto byl jeden z nejdůležitějších momentů Emilovi kariéry. K dispozici dostal model Škody 120 LS a následně už mu nic nebránilo v cestě za prvním titulem českého mistra. Viktor Mráz však v Emilovi spatřoval mnohem vyšší potenciál, a proto ho poslal za hranice, do Německa, kde Emil pilně trénoval na náročných šotolinových tratích. Pro závodníky obecně platí, že časté střídání různých druhů povrchů tratí, urychluje jejich jezdecký růst.

Místo v ASK Stavby Praha bylo v ohrožení, protože firma se dostala do finančních problémů. Na soukromé financování svého závodění neměl Triner peníze. Právě v tuto dobu se na Rallye Příbram potkal s Pavlem Janebou, který mu nabídl post továrního jezdce za mladoboleslavskou Škodu. Emil Triner tak rozšířil řady nejlepšího týmu v tehdejší Československu. Kolegou mu byl například známý Jindřich Štolfa. Emil získal perfektní servis ze strany týmu, náhradní díly a brzy se o něm začalo mluvit jako o čísle jedna továrního týmu.<sup>125</sup>

První soutěží za tým Škody byla Rallye Šumava v roce 1991. Na tomto podniku se Jindřich Štolfa snažil dokázat, že číslem jedna je stále on. Nutno říci, že se mu dařilo. Na druhou stranu o devět let více zkušeností jistě vykonalo své. Emil byl v tuto dobu Štolfovým silným soupeřem, ale zatím na něj nestačil. K dispozici měli oba Škodu Favorit, což byla pro Štolfu další výhoda, protože byl delší dobu zvyklý na přední náhon kol, zatímco Emil se s novým autem teprve učil zacházet. Štolfovo kralování však pomalu končilo. Na každém závodě se mu Emil stále více přibližoval.

Přišel rok 1992 a Rallye Šumava. Zde už Emil Štolfu s přehledem porazil. Aspiroval tento rok na titul mistra, ale přišel o svého spolujezdce, který přesedlal do vozu Milana Doláka. Se sháněním nového spolujezdce Emilovi pomohl nynější ředitel klatovského autoklubu Ladislav Berger. Ten mu sehnal spolujezdce, zkušeného soutěžícího, Jiřího Klímu. Emil byl spokojený, že jej nový spolujezdce nebrzdí.

---

<sup>124</sup> Janek, D. a kol.: Století s vavříny 1895- 1995. Litomyšl 1995. S 110.

<sup>125</sup> Janek, D. a kol.: Století s vavříny 1895- 1995. Litomyšl 1995. S 116.

Poté, co společně absolvovali Rallye Český Krumlov, kterou vyhráli, dostali za odměnu od fabriky závodní auto i na trénování. To se projevilo i v seriálu mistrovství republiky, kde skončili jako vítězové třídy a třetí absolutně. Po Rallye Příbram, kde skončil Triner druhý, přišla jeho životní šance. Opět za ním přišel již výše zmiňovaný Pavel Janeba s nabídkou, zda by se nechtěl zúčastnit mistrovství světa. To, že se taková nabídka nedostává každý den, netřeba zmiňovat. Musíme zde říci, že seriál mistrovství světa se od toho národního velmi liší. Jedná se o podnik, který trvá většinou čtyři dny, je o hodně delší, než české mistrovství. Náročné jsou samozřejmě i tratě, které vedou mnohdy velmi nebezpečnými úseky. Není zde místo pro sebemenší chybu, protože ta může mít fatální následky. To pocítil i Emil, který se musel velmi rychle s těmito nároky vyrovnat. O tom, že se s nimi vyrovnal dobře, svědčí jeho umístění na stříbrném stupni na Rallye Monte Carlo a na švédské rallye, která je známa svými extrémními podmínkami. Následovala osudná portugalská rallye, ve které posádka továrního týmu těžce havarovala. Ač nezranění, body z mistrovství světa si domů nepřivezli. Po tomto karambolu se musel rychle vzpamatovat, protože jej za chvíli čekal start na řecké Rallye Akropolis. Zde už tolik neriskoval, a proto si domů mladoboleslavský tým odvážel krásné jedenácté místo absolutně.<sup>126</sup>

Sezóna mu vyšla báječně. Kromě havárie v Portugalsku si připsal krásná vítězství ze třídy na Rallye Akropolis, San Remo a Rac Rallye. Stříbrnou příčku obsadil na podnicích v Monte Carlu, Švédsku, Finsku, Španělsku a na domácí půdě v Rallye Bohemia. Po vynikajícím výkonu se Triner dočkal a v roce 1994 si odváží první body z mistrovství světa. Tímto výsledkem se zapsal do historie jako nejúspěšnější pilot Škody Favorit. Podobných výsledků nikdo před ním ani po něm nedosáhl. Australská rallye se mu tolik nepodařila, protože jezdec, který jel na tak zrádném a kluzkém povrchu poprvé, měl dost starostí s autem. Na konci první etapy se dostal mim trať. Bohužel v okolní pustině nebyl nikdo, kdo by mu pomohl, a tak ztratil pár drahocenných minut, než se mu povedlo dostat zpět na trať.

Jen během roku 1994 závodil na tratích sedmi světových soutěží. Stal se vítězem třídy ve Švédsku, Finsku, Řecku a Itálii. Na druhém místě se umístil na rallye ve Finsku, Velké Británii a Portugalsku. K tomu si ještě připsal první místo ve třídě a osmé místo absolutně na katalánské rallye. To vše stihl za pouhé dva roky působení v továrním týmu mladoboleslavské Škody. K tomuto jezdcovi se za malý moment vrátíme. Pro reálnou představu o rallye poskytl pan Emil Triner rozhovor, ve kterém bude řeč například o komparaci podmínek závodění za socialismu a dnes. Uvidíme tak tento sport očima závodníka a pronikneme hlouběji do celé problematiky závodění.

Než se však k tomuto rozhovoru dostaneme, je tu ještě několik osobností, které nemůžeme opomenout.

Přesuneme se nyní do současnosti. Pokud se hovoříme o osobnostech české rallye, nemůže nezmínit jezdce, který převzal pomyslnou štafetu po svém otci Václavu Pechovi seniorovi. Václav Pech junior, je plzeňský rodák, který se svými dlouholetými úspěchy zapsal do paměti všech fanoušků rallye.

---

<sup>126</sup> Janek, D. a kol.: Století s vavříny 1895- 1995. Litomyšl 1995. S 117.

## 8. 4 Václav Pech junior

Narodil se 3. 12. 1976. Vystudoval Střední průmyslovou školu strojírenskou, ve svém oboru je i úspěšným podnikatelem.

Pro nás je však mnohem více, než úspěšný podnikatel znám jako pětinasobný mistr České republiky v rallye, trojnásobný mistr republiky ve sprintrallye, dvojnásobný mistr Slovenské republiky a vicemistr Evropy z roku 2003.

Svou kariéru začal ne přímo v rallye, ale v rallyecrossu. Tento sport je v současnosti jakýmsi výcvikovým programem mnohých budoucích rallye jezdců.

Samotné rallye se věnuje od roku 1997, kdy stál poprvé na startu při Rallye Pačejov. Na tomto závodě dojel celkově pátý ve skupině. Na svůj triumf si však musel počkat do roku 2002, kdy zvítězil hned dvakrát, a sice na Rallye Český Krumlov a na sprintrallye Rallye Šou Blovice. Jeho prvním závodním vozem bylo Subaru Impreza WRX, kterou po necelých třech letech nahradila Toyota Corolla WRC.

V roce 2002 přestoupil z Toyoty na Ford Focus RS WRC, který byl později, konkrétně, v roce 2010 nahrazen Mitsubishi Lancer EVO IX a spadl do kategorie produkčních vozů. Od roku 2011 jej bylo možno vidět ve speciálně upraveném Mitsubishi EVO IX R4, které mu ale mnoho štěstí nepřinesl. Jezdec byl s autem nespokojen, vůz nebyl spolehlivý a tak po dlouhém dohadování byl nahrazen novinkou Mini Countryman S2000 1.6 T. Václav Pech patří dnes ke špičce českých závodníků. Podívejme se na přehled jeho úspěchů.

V roce 2001 se stává vicemistrem České republiky v MMČR. O rok později na úspěch navazuje, tentokrát jako mistr republiky v MMČR a v témže roce přidává další dva tituly, a sice titul mistra Slovenské republiky v rallye a titul mistra České republiky ve sprintrallye. Roku 2003 získává prvenství na české nejnáročnější rallye, která je hodnocena v seriálu IRC. Stává se vítězem Barum Rallye, vicemistrem Evropy, mistrem Slovenka v rallye a získává i titul v českém mistrovství. Rok 2004 přináší opět vavříny, tentokrát v podobě titulu mistra České republiky ve sprintrallye, vicemistra v MMČR. Další rok obhájí své mistrovské tituly, je opět mistrem České republiky v rallye a zároveň mistrem republiky ve sprintrallye. V sezóně 2006 a 2007 se znova stává českým mistrem v seriálu mezinárodního mistrovství a v letech 2008- 2010 je pokaždé vicemistrem České republiky v rallye. Na tak mladého závodníka je to úspěch fenomenální. Za své výkony vděčí i svému spolujezdci a kamarádovi Petru Uhlovi.<sup>127</sup>

Nyní se naše pozornost zaměří na závodníka, který jedním z největších rivalů Václava Pecha juniora. Tito dva pánové se nikdy příliš v lásce neměli, poslední roky však vzájemná nevraživost ještě stoupla.

---

<sup>127</sup> Novotný, P., F., Dufek, P., Rybecký, V...: Století rychlosti. Praha 2003. ISBN 80-903227-1-9. S. 181.

## 8. 5 Roman Kresta

Roman Kresta pochází z města Trnavy nedaleko Zlína. Vyučil se automechanikem. Díky svému povolání se dostal k závodům rallye, protože připravoval závodní vůz Škoda Favorit. Poprvé usedl za volant závodního auta v roce 1994, kdy jel Horáckou rallye. Skončil tehdy na čtrnáctém místě v absolutním pořadí, což byl na nováčka úctyhodný výkon. Roku 1998 se již stává mistrem třídy vozů A5 se Škodou Felicií Kit Car. V roce 2000 si ho všiml tovární tým Škoda Motorsport a Roman tak mohl usednout za volant Škody Octavie WRC. První vítězství na sebe nenechala dlouho čekat. Z nejvýznamnějších soutěží v Čechách, ve kterých v roce 2000 zvítězil, jmenujme alespoň Rallye Bohemia a Barum Rallye Zlín. Roku 2000 a 2001 si připsuje titul mistra České republiky v rallye. Následujícího roku už soutěží na světových bojištích. Nejlepší umístění ze světové soutěže si odvezl ze Safari rallye, která se konala taktéž v roce 2002. Skončil sedmý absolutně. Následující rok byl ve znamení změny týmu a Roman přesídlil do týmu Bozian Racing. Svůj první bod ze soutěže mistrovství světa si dovezl z Velšské rallye. Na rozdíl od svého soupeře na domácí půdě, Václava Pecha, který se vždy orientoval na mistrovství České republiky, maximálně vyrazil na mistrovství Evropy, Roman Kresta inklinoval k soutěžím světového formátu. Jediným problémem byly finance. Financování závodu ve světě je nesmírně drahá záležitost. Roman měl to štěstí, že si jej vybral tovární tým Fordu a on tak mohl dál brázdit světové tratě. Z továrního Fordu přestoupil na Peugeot 207 S 2000, se kterým titul nevybojoval. Dalším vozem, který si zvolil, byla Škoda Fabia S 2000 a ta už Romanovi vytoužené vavříny přinesla.

Roman se, podobně jako Emil Triner zapsal do povědomí veřejnosti jako první český závodník, který byl angažován zahraničním továrním týmem. Jeho prvenstvím je i počet bodů, které nasbíral na světových soutěžích, protože to se žádnému z jezdců před ním nepodařilo. Společně s Janem Kopeckým tak tvoří novou generaci úspěšných jezdců, kteří jsou schopni konkurovat zahraničním pilotům.

Z Romanových úspěchů zmiňme alespoň následující. Roku 2005 získává osmé místo v šampionátu Mistrovství světa. Za velké úspěchy jsou považována i umístění na pátých místech při Korsické a Katalánské rallye. Je vítězem mnoha RZ na světovém šampionátu.<sup>128</sup>

## 8. 6 Jan Kopecký

Jan Kopecký patří mezi nejmladší české závodníky. Závodnické geny má svém otci, který léta v rallye závodil. Jan Kopecký se narodil 28. 1. 1982 v Opočně. Než usedl za volant rallyového speciálu, jezdil čtyři roky na motokárách. Z nich poté přešel na okruhy. Roku 1999 získává stříbrnou medaili na Fiesta Cupu a o rok později tuto soutěž vyhrává. Navazují úspěchy v mnohých dalších pohárech.

V roce 2001 startuje poprvé na Rallye Šumava, zároveň zdokonaluje své umění na sprintrallyech.

Roku 2002 se umístí uje čtvrtý absolutně v rámci Mistrovství České republiky s vozem Toyota Corolla WRC. O rok později se posouvá na vyšší příčku v hodnocení. Tentokrát je čtvrtý a i jeho vozový park zažil změnu. Pilotuje nyní Škodu Octavii WRC.

---

<sup>128</sup> Novotný, P., F., Dufek, P., Rybecký, V.: Století rychlosti. Praha 2003. ISBN 80-903227-1-9. S. 109.

Hned roku 2004 přichází opět s novým vozem v podobě Škody Fabie WRC a odnáší si mistrovský republikový titul.

Rok 2005 se pro Jana mnohé změnilo. Podepsal smlouvu na účast v týmu Škody Motorsport a stává se továrním jezdcem číslo jedna. Bohužel záhy z nedostatku financí končí Škoda Motorsport úplně a tak si mladý Jan Kopecký musí hledat nové působiště. Tím se mu stalo v letech 2006- 2007 místo v Czech Rallye Teamu, kde opět závodil s Fabií. Jan je dnes bezesporu jednou z největších nadějí českého motorsportu. Když tým Škody ukončil svou činnost, byla otázka, kde se Jan usadí. Vzhledem k tomu, že jeho otec, který je bývalý závodník a jeho nynější poradce, manažer a také hlavní sponzor, věděl, že spoléhat se na jiný tým by nemuselo dopadnout dobře, Vytvořil tým vlastní. Hodně k tomu pomohl i fakt, že se Škoda Motorsport rozpadl, protože Janův otec tak skupil jeho části. Kdo je příznivcem závodů rallye určitě Jana někde potkalo. Brázdí teď jak české, tak i světové tratě. Je vždy milý a usměvavý, pokud to čas dovolí, rád s fandý prohodí pár slov.<sup>129</sup>

Nyní jsme hovořili pouze o legendách rallye. Je tu však ještě jedna osobnost, o které se musíme zmínit v souvislosti s českým motorsportem. Jedná se o šestinásobného mistra závodu Rallye Dakar.

## 8. 7 Karel Loprais

Karel Loprais se narodil dne 4. 3. 1949 ve městě Ostrava. V současné době působí na postu vládního zmocněnce pro bezpečnost silničního provozu. Podívejme se na Karlovy začátky kariéry. Roku 1967v nastoupil jako automechanik do společnosti Tatra. Záhy se vypracoval na zkušebního řidiče. S vozem Tatra 815 roku 1988 poprvé na dakarské rallye zvítězil a začala jeho závratná kariéra. V letech 1994, 1995, 1998, 1999 a 2001 na Dakaru nenašel přemohitele. Mimo prvních míst získal ještě čtyři stříbrné a jednu bronzovou příčku. Umístil se dvakrát na čtvrtém místě absolutně.

Mimo těchto let jej bylo možno vidět na různých soutěžích, bohužel technika často selhala a s postupujícím věkem musel i sám ze zdravotních důvodů několikrát odstoupit.

Spolubojovníkem na světových tratích se mu stal Radomír Stachura, Krpec, Kalina, Tomeček, Kučera a posledním navigátorem mu byl Petr Hamerla. Aby takový talent, jakým Karel bezesporu je, nepřišel vniveč, pokračovatele našel v osobě svého synovce, kterému se stal učitelem. Spolu závodili v roce 2006. Ke všem vítězstvím mu pomohl jediný vůz, již zmiňovaná Tatra 815. Karel Loprais byl již, co se počtu vítězství týká přemožen, stále však zůstává nesmazatelnou legendou tohoto sportu.<sup>130</sup>

Představili jsme si nejvýznamnější osobnosti české rallye a nyní se vraťme k muži, o kterém jsme hovořili právě v části významných osobností závodů rallye. Emil Triner si udělal čas ve svém programu, a tak jsme dostali možnost zeptat se ho na nějaké postřehy

---

<sup>129</sup> Novotný, P.,F.,Dufek, P.,Rybecký, V...: Století rychlosti. Praha 2003. ISBN 80-903227-1-9. S. 107.

<sup>130</sup> Novotný, P.,F.,Dufek, P.,Rybecký, V...: Století rychlosti. Praha 2003. ISBN 80-903227-1-9. S. 118.

z jeho letitých závodnických zkušeností. Rozhovor jsem provedla u Emila doma, protože je mým letitým kamarádem. I z tohoto důvodu uvádím pouze křestní jméno pana Trinera. Otázky jsem měla předem připravené a odpovědi jsem si nahrávala na diktafon. Rozhovor byl v příjemné atmosféře. Pro čtenáře připomínám, že rozhovor je autentický, pouze je převeden do spisovného jazyka.

## 9 Rozhovor s Emilem Trinerem

**Emile, ve své práci jsem Tě již čtenářům představila. Spíše se pojd' me podívat, jak vypadaly závody před rokem 1989. Vnímal jsi změnu režimu v tomto sportu?**

*„No, když bych to měl srovnat, přijde mi, že bylo vše jednodušší. Dneska je to jen o penězích. Buď je máš a můžeš jezdit nebo máš smůlu. Já když začínal, tak to bylo spíš o kamarádech, kteří se po práci sebrali a šli se vrtat do dílny. Dneska Ti zadarmo nikdo nikam nepůjde.“*

**Dobře, ale přece v dnešní době máš daleko větší možnosti. Můžeš vyzkoušet auta, která se za socialismu dovezla jen ze zahraničí.**

*(Smích) „No, jo, možnosti. Já už moc možností nemám (opět smích), ale jo, pokud máš štěstí, že si Tě vybere nějaký tým nebo jsi tak bohatá, tak možnosti je spousta.“*

**Hodně novinářů se Tě ptalo na tvůj nezapomenutelný „přilet“ na rampu Na Novém Zélandu v roce 1996. Musel to být krásný pocit, ale spíš mi řekni, co se Ti honilo hlavou, když jsi se“ řítit“ na rampu? Pamatuješ si na to?**

*„To jsou věci, na které se nezapomíná. Já na tenhle rok nezapomenu nikdy. No, co jsem si myslel. Hlavně abych se tam vešel a nikoho nezabil.“ (Opět smích).*

**V loňském roce jsi prodal svojí Imprezu a přesedlal na Škodu Fábii R2. Proč ta změna?**

*„Impreza mě stála moc peněz a hlavně neposlouchala. Já na „škodovkách“ vyrostl, takže jsem se vlastně vrátil v čase. Jsem spokojený.“*

**Jsi jedním z mála závodníků, kteří mají za spolujezdky ni ženu. Jak Vám to funguje?**

*„Tak ty“ Kačku“ ( řeč je o Kateřině Achsové, pozn. autora) znáš. Je to spolehlivý „parťák“. Hlavně se se mnou nebojí. Když jsme spolu začínali jezdit, hodně lidí mi to vymlouvalo, ale časem pochopili, že sedí na svém místě.“*

**Emile, myslíš, že v rallye, která je mužskou doménou, mají ženy šanci se prosadit? Nedívají se na ně pánové jako na něco, co do tohoto sportu nepatří?**

*„To je všechno o lidech. Sama víš, že máme kvalitní jezdkyňe, ( pozastavuje se nad výrazem a směje se) i spolujezdkyňe. Jo, po revoluci byla taková doba, kdy když se objevila žena na startovní listině, tak hodně kolegů mělo tendenci jí poslat domů k plotně. To se naštěstí změnilo.“*

**A co tvůj pohled na ženskou problematiku?**

*„Hele, já jezdím s Katkou, což mluví za vše. Výhody to má taky. Copak Ti chlap na závody přinese upečenou buchtu?“ (smích)*

**Takže za ten tvůj přístup může jídlo?**

*„To ne, taky holky tak nesmrdí, když se jezdí v létě a v autě máš sedmdesát stupňů.“ (smích).*

**Jako závodník jsi procestoval kus světa. Je tenhle život slučitelný s životem rodinným?**

*„No, úplně ne, ale moje žena měla pochopení. Když se nám narodila Denisa, tak jsem se snažil být víc doma, ale nevím. Mám dvě lásky. Závody a rodinu.“*

**Co tvé současné plány?**

*„Tak jako každý závodník. Závodit co nejdéle. Vydělat na to dost peněz, ideálně najít sponzory.“*

**Jak je to dnes se sponzorováním rallye? Ty jsi legendou tohoto sportu, tak by jeden předpokládal, že se sháněním sponzorů nebudeš mít problém.**

*„Problémy máme v současnosti všichni. I velké týmy mění dražší auta za levnější. Sponzoři jsou lakomí. Člověk musí chodit jak “vandrák” a prosit. To já neumím. Radši budu jezdit s horším autem, než se zpovídat někomu kdo o tom nic neví.“*

**Emile, která z rallye je pro Tebe srdeční záležitostí?**

*„No, že se ptáš zrovna Ty. (smích) Jasně že Příbram. Já se tu narodil, prožil jsem tu první závody, poprvé si tu sednul za volant. Znáš to tu jak své boty.“*

**Když bys měl porovnat rallye ve světě a u nás. Co se Ti víc líbilo a proč?**

*„Každé má svoje. Ve světě se hodně naučíš, ale chybí Ti pak třeba to, že nemáš s kým jít na pivo. V Čechách je to super. Mám tu spoustu bezvadných fanoušků, kteří mě jezdili podporovat i do zahraničí, ale doma je doma. Znáš tu lidi, víš na koho se obrátit, komu se vyhnout. Svět je cizí prostředí, kde si každý jede sám za sebe. To já nerad.“*

**Moje další otázka na tebe se týká bezpečnosti. Jak vnímáš rallye z tohoto hlediska?**

*„Já si myslím, že dneska je rallye mnohem bezpečnější než jezdit v běžném provozu. Máš auto, které má rám, Ty máš helmu a všechno možné. Spíš mám strach o diváky.“*

**Zde patrně narážíš na řadu tragických nehod, které se staly v důsledku neukáznutosti fanoušků, kteří stáli podél trati v místech, kde neměli co dělat.**

*„No, přesně. Pak je z toho hrozný humbuk a chudák jezdec. Sama víš, co se stalo nedávno na Valašské rallye. (Polský jezdec zde vylétl z trati a smetl dvě děti s otcem, pozn. autora).“*

*Neměli tam co dělat. Stáli na místě, které bylo označeno jako kritická zóna. Když tam projížděl pořadatel, tak se schovali za stromy, aby je nikdo neviděl. Co na to říct?“*



**V souvislosti s nehodami. Co se Ti honilo hlavou, když jsi na Rallye Příbram letěl z kopce a selhaly Ti brzdy?**

*„No, v první chvíli sem se lekl, ale pak jsem to musel řešit. Stojí tam každoročně stovky lidí, děti. Nechci si ani představit, co by se stalo.“*

**Poslední otázka. Na které své závodní období nebo vůz vzpomínáš nejraději?**

*„Tak to je jednoznačné. Na působení v továrním týmu a vůz WRC.“*

Emile, děkuji Ti za rozhovor a přeji hodně úspěšných startů.

Děkuju, rádo se stalo.

## 10 Rallye a činnost FIA a FAS AČR

Celá tato práce je věnována historii českého motorismu se zaměřením na závody rallye. Veškeré automobilové a motocyklové závody a podniky konané oficiálně nejen v České republice, ale i ve světě, jsou zaštiťovány společností FIA, (jedná se o zkratku Mezinárodní federace Automobilového sportu), se sídlem v Paříži. FIA vznikla roku 1904, ale její současný název je až z roku 1946. FIA je tedy takovým světovým šéfem všech národních podniků. V České republice je nejvyšším orgánem pro vydávání národních sportovních řádů a pro konání soutěží FAS AČR, (Federace Automobilového Sportu Autoklubu České republiky) se sídlem v Praze. FAS AČR má pod sebou další autokluby. Mezi ty nejdůležitější patří již zmíněný Autoklub Klatovy, pražský autoklub a pro Moravu Autoklub Zlín. To jsou oficiální výkonné složky, které napomáhají s pořádáním nejrůznějších soutěží. Všechny však podléhají právě francouzské FIA. Česká republika se stala členem FIA roku 1926. O obřích rozměrech této organizace svědčí i to, že sdružuje 227 národních organizací s více než 132 zemí světa. Současným předsedou FIA je Jean Todt. Tato organizace má podobnou strukturu jako například vláda. Nejvyšším orgánem je valná hromada, pak světová rada, senát a odvolací soud. Předseda FIA je volen na čtyři roky.

Autoklub České republiky vznikl na počátku dvacátého století, konkrétně roku 1904. Společně s rozvojem motorismu se klub motocyklový rozrostl o klub automobilový. Záhy, roku 1910, se oba dva spojily. Významným mužem v dějinách založení, autoklubu byl Josef Rosenberg. Ten přišel s myšlenkou, že by se všichni motoristé, tedy lidé vlastníci motorové vozidlo, či motocykl měli sdružit pod křídla jedné organizace. Není tomu tedy tak, že už ve svém vzniku se jednalo o organizaci sdružující závodníky. Klub působil bez přestávky od vzniku svého založení. Jediné, co se občas změnilo, byl název, který se přizpůsoboval politickým podmínkám. V současné době, FAS AČR sdružuje více než dvě stě tisíc motoristů a jeho prezidentem je Roman Ječmínek.

## 11 Pojmy MMČR a MČR

V tomto pojednání se často objevují pojmy jako Mezinárodní Mistrovství České republiky a Mistrovství České republiky. S prvním pojmem se setkáváme pod zkratkou MMČR a druhý označuje zkratka MČR.

Rozdíl je v tom, že MMČR je seriálem soutěží, které se jedou v rámci Evropy. V České republice se často setkáme s označením "velký mistrák". Soutěž trvá nejčastěji dva, maximálně tři dny. Pro účast v takové soutěži je zapotřebí vlastnit Mezinárodní licenci, kterou žadatel získá za pět úspěšně dokončených závodů v rallyesprintech. V České republice se v letošním roce pojede osm podniků spadajících do MMČR. Jedná se o následující:

Internationale Janner Rallye

Bonver Valašská Rallye

Rallye Šumava Klatovy

Rallye Český Krumlov

Agrotec Rallye Hustopeče

Rallye Bohemia

Barum Czech Rallye Zlín

Rallye Příbram

Nižší soutěži, která je ale také pod křídly FAS AČR, jsou tzv. rallyesprinty.

Jak sám název napovídá, jedná se o kratší podniky. Sprinty jsou jednodenní. Pro účast v rallyesprintu potřebuje závodník vlastnit Národní licenci, kterou nezíská jinak než v Rallye škole, kterou každoročně vypisuje některý z oprávněných autoklubů. V této škole je zájemce vybaven Mezinárodními a Národními sportovními řády, které si prostuduje a přijde do školy na zkoušku. Zkouška má dvě části. První částí je teoretický test, který komisaři ukáže znalost řádů zájemce. Pak se za přítomnosti komisaře koná zkouška praktická. Ta vypadá tak, komisař vysvětlí použití itineráře, psaní rozpisu, chování na trati a následně si zájemce o licenci prověří na trati jako navigátora. Nechá jej orientovat se podle itineráře, diktuje mu rozpis a po třech průjezdech musí být žadatel schopen komisaře navigovat jak při RZ. Většina komisařů jsou bývalý závodníci, takže nebezpečí při nácviu nehrozí. Vraťme se ale ke sprintrallye. Na území České republiky se každoročně jede několik takových podniků. Za dobré umístění čekají posádku body v Národním hodnocení. Pro letošní rok, připravili organizátoři tyto sprinty:

1. Rallye Vrchovina
2. Thermica Lužické Hory
3. Impromat Rallyesprint Kopná
4. Rallye Krkonoše
5. Matrix M. V. Rallye Kostelec nad Orlicí
6. Fuchs Oil Rallye Agropa
7. Rallye Jeseníky
8. Partr Rallye Vsetín

Podívejme se nyní také na praktickou stranu takového závodění. Co tedy vlastně člověk pro provoz tohoto sportu potřebuje?

## 12 Přehled nezbytného vybavení závodníka

Tak v první řadě licenci a to buď Národní, nebo Mezinárodní, záleží, o jakou soutěž se jedná. Další nezbytností je spolujezdec. Tím by měla být zodpovědná, logicky myslící bytost, kterou tento sport baví. Auto. Závodní vozy se mohou půjčit nebo koupit. To záleží na finančních možnostech. Pokud vlastní člověk Národní licenci, může jet s vozem, který má nižší obsah než 2,0. Co se financí týká, za půjčení vozu nejnižších tříd si majitelé určují kolem dvě stě korun za kilometr. Když si půjčíte vůz se specifikací WRC, cena se může vyšplhat až na čtyři tisíce za kilometr ostré RZ. Vůz musí mít platnou homologaci nejen na šasi, ale na každý z komponentů. Musí podléhat platným předpisům a splňovat technické parametry, které jsou pečlivě kontrolovány na technické přejímce před začátkem každého závodu. Pro zamezení manipulace s díly vozu během soutěže, je po odjetí soutěže vůz odstaven na vyhrazené uzavřené parkoviště (ÚP), kde mají komisaři možnost si vůz prohlédnout a v případě pochybností jej rozebrat. Podle Mezinárodních a Národních řádů musí být závodní posádka oblečena podle stanov vydaných FIA.

K oděvům posádky. Pro jezdce i spolujezdce je téměř totožné a čítá:

Trojvrstvou speciální kombinézu z nehořlavého materiálu, nátělník nebo rolák, legíny, ponožky a kuklu opět vše nehořlavé. Samozřejmostí je i helma vybavení intercomem, který slouží pro komunikaci řidiče a spolujezdce během závodu. Řidič má navíc rukavice a povinností jsou i speciální závodní boty. Vše musí mít platnou homologaci, kterou lze najít na jednotlivých částech oděvů v podobě malého štítku. Tento štítek je opatřen sériovým číslem, které ukazuje platnost atd.

Pro začínající závodníka se jedná o nemalé finanční částky. Jen samotné oblečení vyjde, v závislosti na výrobcu na cca padesát tisíc korun. Škola, kde se získá licence, stojí osm tisíc. Pronájem vozu střední výkonnostní třídy vyjde na zhruba sedmdesát až sto tisíc korun na závod. Startovné, mechanici a další zázemí stojí kolem deseti tisíc korun na závod. Suma sumárum jeden takový závod s vypůjčeným autem Vás vyjde na cca sto dvacet tisíc.

## 13 Celkové zhodnocení rallye v České republice

Od dob počátků tohoto sportu se mnohé změnilo. Při pozorování historického vývoje, docházíme k závěru, že rallye ovlivnila mnohá odvětví průmyslu a obchodu, měla vliv na celkový rozvoj infrastruktury v různých regionech. Podílela se nemalou měrou na rozvoji podnikání po roce 1989. Ve městech, která tyto podniky pořádala, pozorujeme rozvoj společenského života, výstavbu nových reprezentativních prostor v podobě hotelů, kongresových center, budována byla další parkoviště, obchody, které by byly schopné zajistit zázemí v průběhu soutěže. Toto vše se projevilo i na podílu zaměstnanosti, protože pořádání takové soutěže vyžaduje mnoho osob, které vykonávají nejrozumnější činnost. V neposlední řadě se rallye významně podílí na rozvoji turistiky. Díky pravidelnému náporu diváků, kteří neváhají mnohdy jet stovky kilometrů, aby podpořili svého favorita, vznikly řady penzionů, restaurací a také i jistá mezinárodní družba, protože při těchto soutěžích se setkávají nejrozumnější národy, či skupiny.

Díky rallye se posunul vpřed i vývoj automobilů. Každý, ať již v daleké minulosti, či v současné době chce, aby právě jeho vůz byl tím nejlepším. Současní vývojáři světových týmů dávají miliony korun právě do vývoje nejmodernějších komponentů. S tím je spojena i neustále se rozšiřující výstavba fabrik, skladů, montážních hal a to vše v důsledku má obrovský vliv na celkovou ekonomiku země. Právě vytváření nových pracovních míst, je nyní značně podporováno i Evropskou Unií. Automobilky se předhánějí v prezentaci nových technologií. Před rokem 1989 byl vývoj v této oblasti značně zpomalen. Jistě že i v té době zde bylo mnoho odborníků, ale právě díky uzavřeným hranicím, byly možnosti růstu značně omezené.

Když jsme hovořili o nejznámějších osobnostech rallye, mohli jsme vidět, že i v totalitní době československé posádky měly ve světě dobré jméno. Během padesáti let se vystřídaly další generace závodníků. Ti, kteří byli na vrcholu slávy po válce, přenechali místa jezdcům z doby normalizace. S nimi se setkáváme dosud. Za nejnovější nástupce závodníků, bylo v devadesátých letech považováno duo Václav Pech a Roman Kreš. Tyto velikány již nyní lehce vytlačuje Jan Kopecký s juniorským mistrem Evropy Martinem Prokopem. Přesto, že Václav Pech stále dojíždí na předních pozicích, nástup nové generace pocítil jistě nemalou měrou. Česká republika není velkou zemí, ale o to je bohatší na talenty, které se průběžně zapisují do světového podvědomí.

## 14 Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo zachycení vývoje rallye- závodů po roce 1945 s důrazem na vztah českého automobilového průmyslu k nim a na analýzu pozornosti veřejnosti k závodům. Tento cíl se podařilo splnit. V průběhu celé práce se setkáváme s nejrůznějšími problémy, které vznik a vývoj závodů provázely. Pozornost je věnována i komparaci vývoje soutěží za dvou, zcela odlišných politických režimů, kdy svým významným pohledem přispěl i závodník Emil Triner, který tuto dobu dobře pamatuje. Práce se zároveň zabývá historií mladoboleslavské Škody, která sahá do konce devatenáctého století, ale nepřipomenout její začátky by znamenalo vytrhování věci z kontextu a porušení kontinuity vývoje.

V druhé části se práce zabývá vývojem nejznámějších a pro diváky dnes největších soutěží. Od rozboru všech jednotlivých soutěží bylo upuštěno z obavy, že by se práce stala výčtem ročníků, které ani nic významného nepřinesly. Vybrány byly tedy podniky, které svým konáním ovlivnily nejširší veřejnost a výrazně se podílely na vývoji jak v oblasti automobilů, tak i v různých sférách obchodu. Pro pořádek je samozřejmě celý seriál MMČR a MČR uveden v kapitole Rallye v současnosti.

Následně práce seznamuje s nejznámějšími osobnostmi, které v tomto sportu působily. Mnoho je jich spjato právě s vývojem a pokrokem mladoboleslavské Škody a dočíst se můžeme i o zástupci Tatry, Karlu Lopraisovi. Domnívám, se že pokud hovoříme o tomto tématu, je nezbytně nutné znát osobnosti, které vznik a vývoj tohoto sportu provázely. Stejně je tomu tak i s historií různých autoklubů. Té se sice práce věnuje méně, ale pro ucelený pohled by měl každý člověk vědět, kdo, či jaká organizace vše kolem rallye zaštiťuje. Z tohoto důvodu se práce dotkla i FASU AČR nebo francouzské FII.

Aby práce nebyla jen teoretickým pojednáním, jsou uvedeny praktické příklady, například kolik co stojí, co vlastně člověk potřebuje pro účast v takové soutěži.

Ráda bych upozornila na to, že práce zachycuje pouze podniky, které jsou zaštiťeny příslušnou organizací a podléhají tak Mezinárodním sportovním řádům, protože na území České republiky se můžeme setkat s mnoha dalšími, amatérskými soutěжами. Tyto však nejsou po stránce organizační ani bezpečnostní doporučovány a mezi profesionálními závodníky jsou na základě FIA vyhlášek zapovězeny.

## 15 Literatura

1. Dolejš, V.: Česká rally 1992- 2002. Praha 2003.
2. Janek, D.: Horký volant. Praha 1977.
3. Janek, D., Dufek, P., Fiala, F. , Horský, O.,: Století s vavříny 1895- 1995. Litomyšl 1995.
4. Jelínek, P.: Česká rally ve fotografii 2003- 2004. Praha 2004.
5. Jelínek, P.: Rally a Rally sprint 2002. Brno 2003.
6. Měchura, V.a kol.: Historie rally Příbram. Příbram 2008.
7. Novotný, P., Dufek, P., Rybecký, V.: Století rychlosti. Praha 2003.
8. Kárník, Z.: České země v éře první republiky (1918- 1938). Praha 2000- 2003.
9. Kovářík, M.: Velké závody. Praha 1982.
10. Vydra, P.: Barum rally, od roku 1971 po současnost. Praha 2005.
11. Vydra, P., Splídek, J.,: Rally Bohemia. Praha 2002.
12. Štilec, B., Mocek, A.: Laurin a Klement- Škoda 1894- 1992. Brno 1986.
13. Kožíšek, P., Králík, J.: Let okřídleného šípku 1945- 2003. II. Díl. Pardubice 2003.
14. Bendl, P.: O rally a o Klatovech. Klatovy 2010.